

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

2 avril 2007

PROJET DE LOI**portant dispositions urgentes concernant
le chemin de fer**

SOMMAIRE

1. Résumé	3
2. Exposé des motifs	4
3. Avant-projet	12
4. Avis du Conseil d'État	21
5. Projet de loi	23

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

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

2 april 2007

WETSONTWERP**houdende
dringende spoorwegbepalingen**

INHOUD

1. Samenvatting	3
2. Memorie van toelichting	4
3. Voorontwerp	12
4. Advies van de Raad van State	21
5. Wetsontwerp	23

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

Le Gouvernement a déposé ce projet de loi le 2 avril 2007.

Le «bon à tirer» a été reçu à la Chambre le 2 avril 2007.

De Regering heeft dit wetsontwerp op 2 april 2007 ingediend.

De «goedkeuring tot drukken» werd op 2 april 2007 door de Kamer ontvangen.

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

Abréviations dans la numérotation des publications :

DOC 51 0000/000 : Document parlementaire de la 51e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA : Questions et Réponses écrites
CRIV : Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)
CRABV : Compte Rendu Analytique (couverture bleue)
CRIV : Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes) (PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)
PLEN : Séance plénière
COM : Réunion de commission
MOT : Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Afkortingen bij de nummering van de publicaties :

DOC 51 0000/000 : Parlementair document van de 51e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA : Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV : Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)
CRABV : Beknopt Verslag (blauwe kaft)
CRIV : Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)
PLEN : Plenum
COM : Commissievergadering
MOT : moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants
Commandes :
Place de la Nation 2
1008 Bruxelles
Tél. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.laChambre.be

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 présent projet de loi comporte deux volets.

Le premier volet s'inscrit dans le cadre du projet dit Diabolo, qui a pour objet d'améliorer l'accès ferroviaire à l'aéroport de Bruxelles, notamment par la construction d'une infrastructure ferroviaire reliant la gare de l'aéroport à la ligne Schaerbeek-Malines (en construction) sur la berme centrale de l'autoroute E19.

Cette infrastructure ferroviaire fera l'objet d'un partenariat public-privé (PPP), aux termes duquel le financement, la conception, la construction et l'exploitation de cette infrastructure seront confiés par la SA de droit public Infrabel, en qualité de gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, au secteur privé.

Le deuxième volet s'inscrit dans le cadre de la restructuration de la SNCB intervenue au 1^{er} janvier 2005. Il vise à donner au Roi le pouvoir de préciser les actifs sur lesquels SNCB Holding conserve un droit d'usage en vue de remplir certaines obligations découlant de contrats conclus avant le 1^{er} janvier 2005, nonobstant le transfert de ces actifs à la SA de droit public SNCB à l'occasion de cette restructuration.

SAMENVATTING

Dit ontwerp van wet omvat twee luiken.

Het eerste luik kadert binnen het zogenaamde Diabolo-project dat tot doel heeft de toegang per spoor tot de luchthaven van Brussel te verbeteren, met name door het bouwen van een spoorweginfrastructuur die het station van de luchthaven verbindt met de lijn Schaarbeek-Mechelen (in aanbouw) in de middenberm van de autosnelweg E19.

Deze spoorweginfrastructuur zal het voorwerp uitmaken van een publiek-private samenwerking (PPS) volgens dewelke de financiering, het ontwerp, de bouw en de exploitatie van deze infrastructuur door de NV van publiek recht Infrabel, in haar hoedanigheid van spoorweginfrastructuurbeheerder, aan de private sector zullen worden toevertrouwd.

Het tweede luik kadert binnen de herstructurering van de NMBS van 1 januari 2005. Het strekt ertoe de Koning de bevoegdheid te verlenen om de activa waarop de NMBS Holding een gebruiksrecht behoudt teneinde bepaalde verplichtingen voortvloeiend uit contracten gesloten vóór 1 januari 2005 na te komen, te preciseren, niettegenstaande de overdracht van deze activa aan de NV van publiek recht NMBS naar aanleiding van deze herstructurering.

EXPOSE DES MOTIFS

MESDAMES ET MESSIEURS,

Les dispositions du Titre II s'inscrivent dans le cadre du projet dit Diabolo. Celui-ci a pour objet d'améliorer l'accès ferroviaire à l'aéroport de Bruxelles par la construction d'une infrastructure ferroviaire permettant de relier l'aéroport, d'une part, à la ligne Schaerbeek-Malines, en construction sur la berme centrale de l'autoroute E19, et, d'autre part, à la ligne Bruxelles-Louvain.

Il est prévu que la liaison entre l'aéroport de Bruxelles et la ligne Schaerbeek-Malines en construction fera l'objet d'un partenariat public-privé (PPP). Plus spécifiquement, il est prévu qu'Infrabel, en qualité de gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, confie au secteur privé le financement, la conception, la construction et l'exploitation de l'infrastructure ferroviaire permettant d'assurer cette liaison. Cette infrastructure sera, pour l'essentiel, construite sous le sol de l'aéroport.

Il est également prévu que le partenariat dure 35 ans à compter de l'entrée en service de l'infrastructure. A dater du second anniversaire du début des travaux et jusqu'à l'expiration de cette période, la société de projet détenue (potentiellement initialement par Infrabel et ensuite) par le secteur privé bénéficiera d'une contribution à charge d'Infrabel, de suppléments sur le prix des voyages au départ ou à destination de l'aéroport de Bruxelles à percevoir par les entreprises ferroviaires ainsi que d'une contribution des entreprises ferroviaires. Au terme de cette période, l'infrastructure deviendra la propriété d'Infrabel.

Le présent Titre a pour objet de mettre en place un cadre juridique destiné à faciliter la mise en œuvre de ce partenariat.

Pour le surplus, l'accès à l'infrastructure ferroviaire construite dans le cadre de ce partenariat et son utilisation seront régis par le droit commun.

COMMENTAIRE DES ARTICLES

L'article 2 définit certains termes utilisés dans le présent Titre et renvoie, pour le surplus, à la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire.

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

De bepalingen van Titel II kaderen binnen het zogenaamde Diabolo-project. Dit project heeft tot doel de toegang per spoor tot de luchthaven van Brussel te verbeteren door het bouwen van een spoorweginfrastructuur die toelaat de luchthaven te verbinden, enerzijds met de lijn Schaarbeek-Mechelen die wordt aangelegd in de middenberm van de autosnelweg E19, en anderzijds met de lijn Brussel-Leuven.

Er wordt voorzien dat de verbinding tussen de luchthaven van Brussel en de aan te leggen lijn Schaarbeek-Mechelen het voorwerp zal uitmaken van een publiek-private samenwerking (PPS). Meer in het bijzonder wordt er voorzien dat Infrabel, in haar hoedanigheid van beheerder van de spoorweginfrastructuur, aan de private sector de financiering, het ontwerp, de bouw en de exploitatie zou toevertrouwen van de spoorweginfrastructuur die zou toelaten deze verbinding te verzekeren. Deze infrastructuur zal in hoofdzaak ondergronds worden gebouwd onder de luchthaven.

Er wordt tevens voorzien dat de publiek-private samenwerking 35 jaar zal duren, te rekenen vanaf de ingebruikname van de infrastructuur. Vanaf de tweede verjaardag van de aanvangsdatum van de werken en tot aan het einde van deze periode, zal de (initieel mogelijk door Infrabel en daarna) door de private sector aangehouden projectvennootschap genieten van een bijdrage ten laste van Infrabel, van door de spoorwegondernemingen te ontvangen supplementen op de prijs van de reizen van of naar de luchthaven van Brussel evenals van een bijdrage van de spoorwegondernemingen. Op het einde van deze periode zal de infrastructuur eigendom worden van Infrabel.

Deze Titel heeft tot doel een juridisch kader te scheppen dat de verwezenlijking van deze samenwerking te vergemakkelijken.

Voor het overige beheerst het gemeen recht de toegang tot en het gebruik van de spoorweginfrastructuur die in het kader van deze samenwerking zal worden gebouwd.

ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING

Artikel 2 definieert bepaalde termen die gebruikt worden in deze Titel en verwijst voor het overige terug naar de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur.

Les articles 3 et 4 ont pour objet de définir le cadre général du partenariat public-privé envisagé.

L'article 3 autorise Infrabel à confier à un tiers, dénommé «l'exploitant», le financement, la conception, la construction et l'exploitation de l'infrastructure ferroviaire reliant l'aéroport de Bruxelles à la berme centrale de l'E19 ainsi que des tâches accessoires à ces missions qu'elle jugera utiles.

Conformément à l'article 199, §1^{er}, 1°, de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, Infrabel a notamment pour objet, pour l'ensemble du réseau belge, l'acquisition, la construction, le renouvellement, l'entretien et la gestion de l'infrastructure ferroviaire. L'article 3 autorise spécifiquement Infrabel à confier certaines tâches relevant de cet objet, en ce qui concerne un segment du projet Diabolo, à un tiers. L'article 3 n'affecte pas l'exercice, par Infrabel, de sa mission de gestion de l'infrastructure ferroviaire et de ses missions de service public visées à l'article 199, § 1^{er}, 2° à 5°, de la loi du 21 mars 1991, y compris en ce qui concerne l'infrastructure ferroviaire visée à l'article 3. En particulier, Infrabel aura pour mission de répartir la capacité de cette infrastructure ferroviaire et de percevoir des redevances d'utilisation de cette infrastructure ferroviaire.

Il est prévu que l'octroi des tâches précitées en vertu de l'article 3 se fera au moyen d'une concession, laquelle régira les relations contractuelles entre Infrabel et l'exploitant. Cette concession pourra notamment comprendre des engagements de la part d'Infrabel d'indemniser l'exploitant en cas de survenance de risques dont on ne peut légitimement attendre que le secteur privé en prenne la responsabilité. Ces risques couvrent tant la modification ou la résiliation unilatérale de la concession ou des conditions d'exploitation en vertu de la règle du changement, qui, sous certaines conditions, donne à l'autorité administrative le pouvoir de modifier ou résilier unilatéralement le contrat, que des risques propres à l'industrie ferroviaire ou aux spécificités du partenariat public-privé envisagé.

Les droits de l'exploitant pourront le cas échéant être cédés ou affectés à titre de sûreté au profit de bailleurs de fonds (au sens large) ou des personnes qu'ils désignent pour les représenter dans le cadre d'opérations

Artikelen 3 en 4 hebben tot doel het algemeen kader van de voorziene publiek-private samenwerking te definiëren.

Artikel 3 machtigt Infrabel om aan een derde, «de exploitant» genoemd, de financiering, het ontwerp, de bouw en de exploitatie van de spoorweginfrastructuur die de luchthaven van Brussel met de middenberm van de E19 verbindt, evenals bijkomende taken die Infrabel nuttig acht in verband met deze opdrachten, toe te vertrouwen.

Overeenkomstig artikel 199, §1, 1°, van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, heeft Infrabel met name tot doel, met betrekking tot het volledige Belgische net, het verkrijgen, de bouw, de vernieuwing, het onderhoud en het beheer van de spoorweginfrastructuur. Artikel 3 machtigt Infrabel in het bijzonder om bepaalde taken behorende tot dit doel, voor wat betreft een deel van het Diabolo-project, toe te vertrouwen aan een derde. Artikel 3 doet geen afbreuk aan de uitoefening door Infrabel van haar opdracht van beheer van de spoorweginfrastructuur en van haar opdrachten van openbare dienst bedoeld in artikel 199, § 1, 2° tot 5°, van de wet van 21 maart 1991, met inbegrip voor wat betreft de spoorweginfrastructuur bedoeld in artikel 3. In het bijzonder zal Infrabel de opdracht hebben om de spoorweginfrastructuurcapaciteit toe te wijzen en om de gebruiksvergoedingen van deze spoorweginfrastructuur te ontvangen.

Er wordt voorzien dat de toekenning van de voornoemde taken krachtens artikel 3 zal gebeuren door middel van een concessie, die de contractuele relatie tussen Infrabel en de exploitant zal beheersen. Deze concessie zal met name verplichtingen kunnen bevatten voor Infrabel om de exploitant schadeloos te stellen indien zich risico's voordoen waarvan men niet op legitieme wijze kan verwachten dat de private sector er de verantwoordelijkheid voor opneemt. Deze risico's omvatten zowel de éézijdige wijziging of de éézijdige beëindiging van de concessie of van de voorwaarden van de exploitatie krachtens het beginsel van de veranderlijkheid, dat onder bepaalde voorwaarden aan een administratieve overheid de bevoegdheid verleent om de overeenkomst éézijdig te wijzigen of te beëindigen, als risico's eigen aan de spoorweginindustrie of aan de bijzonderheden van de voorziene publiek-private samenwerking.

De rechten van de exploitant zullen in voorkomend geval kunnen worden overgedragen of ten titel van zekerheid kunnen worden aangewend ten voordele van kredietverstrekkers (in ruime zin) of van personen die

de financement. L'article 5 laisse à Infrabel la liberté de définir dans la concession les restrictions et conditions à de telles cessions ou affectations à titre de sûretés afin de pouvoir s'aligner sur les pratiques du marché des financements de projets.

Les articles 6 et 7 ont pour objet de mettre Infrabel en mesure de donner à l'exploitant les droits réels nécessaires ou utiles à l'exercice de ses tâches et de déterminer certains aspects de ces droits réels.

Ces articles autorisent Infrabel à céder à l'exploitant la propriété des fonds nécessaires ou utiles à l'exercice de ses tâches ou à constituer en sa faveur d'autres droits sur ces fonds, tels l'emphytéose et la superficie. Compte tenu de la nature souterraine d'une grande partie de l'infrastructure ferroviaire à construire, les fonds en cause seront essentiellement des emprises en sous-sol. Ces fonds sont désaffectés de plein droit et le resteront pendant toute la durée du partenariat public-privé envisagé. La cession de droits de propriété et la constitution de droits réels tels l'emphytéose et la superficie permettront à l'exploitant de construire l'infrastructure ferroviaire et d'en devenir le propriétaire de plein droit.

Il est par ailleurs prévu qu'Infrabel deviendra propriétaire de l'infrastructure ferroviaire au terme du partenariat public-privé. A cet effet, l'article 6 impose que toute cession de la propriété de fonds en faveur de l'exploitant contienne une option de rachat en faveur d'Infrabel, exerçable lorsque l'exploitation prend fin par l'échéance du terme ou de toute autre manière, par exemple suite à la survenance d'une cause de dissolution des contrats en cause. L'article 7 prévoit de même que tous autres droits réels constitués par Infrabel expireront à la fin de la période d'exploitation. L'exercice de ce droit d'option et l'expiration de droits réels tels que l'emphytéose et la superficie auront pour effet de rendre Infrabel propriétaire de l'infrastructure ferroviaire construite sur ou dans les fonds en question.

L'article 8 prévoit que les droits réels de l'exploitant seront exclusivement destinés à la construction et à l'exploitation de l'infrastructure ferroviaire en cause. Cet article a pour objet d'éviter qu'il ne soit porté atteinte, par d'autres usages, à l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles.

ze aanduiden om hen te vertegenwoordigen in het kader van financieringsoperaties. Artikel 5 laat Infrabel toe om in de concessie de beperkingen en voorwaarden te definiëren voor dergelijke overdrachten of gebruik ten titel van zekerheid teneinde deze te kunnen afstemmen op de marktpraktijk inzake project-financieringen.

De artikelen 6 en 7 hebben tot doel om Infrabel toe te laten aan de exploitant de zakelijke rechten over te dragen die nodig of dienstig zijn bij de uitoefening van zijn taken en om bepaalde aspecten van deze zakelijke rechten te bepalen.

Deze artikelen machtigen Infrabel om aan de exploitant de eigendom van de voor de uitvoering van zijn taken nodige of nuttige onroerende goederen over te dragen of om in zijn voordeel andere rechten op deze onroerende goederen te vestigen, zoals erfpacht en opstal. Rekening houdende met de ondergrondse aard van een groot deel van de te bouwen spoorweginfrastructuur, zullen de onroerende goederen in kwestie voornamelijk ondergrondse innames zijn. Deze onroerende goederen zijn van rechtswege gedesaffecteerd en zullen dit blijven gedurende de volledige duur van de voorziene publiek-private samenwerking. De overdracht van eigendomsrechten en de vestiging van zakelijke rechten zoals erfpacht en opstal zullen aan de exploitant toelaten de spoorweginfrastructuur te bouwen en er volle eigenaar van te worden.

Er wordt bovendien voorzien dat Infrabel eigenaar van de spoorweginfrastructuur zal worden bij het eindigen van de publiek-private samenwerking. Zo voorziet artikel 6 dat elke overdracht van de eigendomsrechten op onroerende goederen ten voordele van de exploitant een terugkoopoptie bevat ten voordele van Infrabel, die Infrabel kan lichten wanneer de exploitatie eindigt door het verstrijken van de termijn of anderszins, bijvoorbeeld als gevolg van het zich voordoen van een grond tot ontbinding van de betrokken overeenkomsten. Artikel 7 voorziet ook dat alle andere zakelijke rechten gevestigd door Infrabel vervallen op het einde van de periode van exploitatie. De uitoefening van dit optie-recht en het vervallen van zakelijke rechten zoals erfpacht en opstal zullen als gevolg hebben dat Infrabel eigenaar wordt van de spoorweginfrastructuur die gebouwd werd op of in de betrokken onroerende goederen.

Artikel 8 voorziet dat de zakelijke rechten van de exploitant uitsluitend bestemd zijn voor de bouw en de exploitatie van de betrokken spoorweginfrastructuur. Dit artikel heeft tot doel te vermijden dat er, door andere gebruiken, afbreuk wordt gedaan aan de exploitatie van de luchthaven van Brussel.

L'article 10 autorise SNCB Holding à constituer des droits réels ou personnels sur la gare ferroviaire de l'aéroport de Bruxelles en faveur de l'exploitant. Ces droits permettront à l'exploitant d'apporter certaines améliorations à cette gare ou d'y installer certains équipements. En vue d'assurer une plus grande sécurité juridique, compte tenu de la nature souterraine de la gare, l'article 10 prévoit expressément que l'exploitant détiendra la propriété des améliorations qu'il apportera à la gare pendant la durée de droits réels comme une emphytéose. L'article 10 prévoit que le droit d'emphytéose expirera à la fin de la période d'exploitation. L'expiration de ce droit aura pour effet de rétablir SNCB Holding dans la pleine propriété de la gare et de la rendre propriétaire des améliorations apportées à celle-ci.

Les articles 11 à 16 règlent la rémunération de l'exploitant. Il importe de souligner que le projet Diabolo a été conçu comme une structure de financement privé d'une infrastructure ferroviaire collective dont le coût d'investissement ne sera pas assumé au moyen de dotations publiques, sous réserve d'une contribution annuelle fixe à verser par le gestionnaire de l'infrastructure pendant la durée du projet. L'exploitant financera la partie du coût d'investissement de cette infrastructure non-couverte par la contribution précitée au moyen de deux flux financiers, à savoir:

- un supplément de prix à charge des utilisateurs finaux, c'est-à-dire les voyageurs, à appliquer en exécution du présent Titre par les entreprises ferroviaires sur la desserte ferroviaire de la gare de l'aéroport de Bruxelles;
- une contribution annuelle à charge des entreprises ferroviaires sur leur chiffre d'affaires réalisé sur le transport intérieur de voyageurs.

L'article 11 autorise spécifiquement Infrabel à s'engager par contrat à payer une contribution annuelle à l'exploitant. Cette contribution sera financée par les subventions que l'Etat versera à Infrabel en exécution des contrats de gestion à conclure entre l'Etat et Infrabel en application de l'article 202 de la loi du 21 mars 1991 précitée. L'engagement d'Infrabel en application de l'article 11 donnera à l'exploitant un droit contractuel au paiement de la contribution annuelle.

En vue d'organiser le prélèvement des suppléments précités, les articles 12 et 13 prévoient que:

Artikel 10 machtigt NMBS Holding om zakelijke of persoonlijke rechten te vestigen op het spoorwegstation van de luchthaven van Brussel ten voordele van de exploitant. Deze rechten laten de exploitant toe om bepaalde verbeteringen aan te brengen aan dit station of er bepaalde uitrustingen te installeren. Om een grotere juridische zekerheid te verzekeren, rekening houdend met de ondergrondse aard van het station, voorziet artikel 10 uitdrukkelijk dat de exploitant het eigendomsrecht van de verbeteringen die hij aan het station aanbrengt gedurende de duur van de zakelijke rechten zoals een erfpacht, houdt. Artikel 10 voorziet dat het recht van erfpacht vervalt op het einde van de periode van exploitatie. Het verval van dit recht zal als gevolg hebben dat NMBS Holding opnieuw volle eigenaar wordt van het station en zal haar eigenaar maken van de verbeteringen die hieraan werden aangebracht.

De artikelen 11 tot 16 regelen de vergoeding van de exploitant. Het is belangrijk te onderlijnen dat het Diabolo-project opgezet werd als private financieringsstructuur van een collectieve spoorweginfrastructuur waarvan de investeringskost niet gedragen zal worden door middel van publieke toelages, onder voorbehoud van een vaste jaarlijkse bijdrage te storten door de beheerder van de infrastructuur gedurende de duur van het project. De exploitant zal een deel van de investeringskost van deze infrastructuur dat niet gedekt wordt door voornoemde bijdrage financieren door middel van twee financieringsstromen, namelijk:

- een prijsopleg ten laste van de finale gebruikers, dit zijn de reizigers, toe te passen in uitvoering van huidige Titel door de spoorwegondernemingen op de spoorwegbediening van het station van de luchthaven van Brussel;
- een jaarlijkse bijdrage ten laste van de spoorwegondernemingen op hun omzet gerealiseerd op het binnenlands vervoer van reizigers.

Artikel 11 machtigt in het bijzonder Infrabel om zich contractueel te verbinden om een jaarlijkse bijdrage te betalen aan de exploitant. Deze bijdrage zal gefinancierd worden door de subsidies die de Staat zal storten aan Infrabel in uitvoering van de beheerscontracten die zullen worden gesloten tussen de Staat en Infrabel in uitvoering van artikel 202 van voornoemde wet van 21 maart 1991. De verbintenis van Infrabel in uitvoering van artikel 11 verschaft de exploitant een contractueel recht op de betaling van de jaarlijkse bijdrage.

Om de inning van voornoemde supplementen te organiseren, voorzien de artikelen 12 en 13 dat:

– sauf exceptions stipulées dans l'article 12, §1^{er}, les entreprises ferroviaires devront appliquer et percevoir un supplément de prix unitaire sur le prix de chaque voyage au départ ou à destination de l'aéroport de Bruxelles. Le supplément fera, hormis certains cas particuliers, partie intégrante du prix du titre de transport émis par l'entreprise concernée. Dans le chef du voyageur, ce supplément rémunérera l'entreprise ferroviaire pour le coût additionnel encouru par cette dernière pour fournir un service de transport au départ ou à destination de l'aéroport de Bruxelles en raison de son obligation de verser à l'exploitant les suppléments passagers à prélever;

– les entreprises ferroviaires concernées devront verser à l'exploitant les suppléments à appliquer et percevoir en vertu de l'article 12. Dans le chef de l'entreprise ferroviaire, ce paiement rémunère l'accès octroyé de plein droit par l'exploitant à l'infrastructure ferroviaire financée et construite par lui.

Ce système, justifié par l'absence de relations juridiques directes entre l'exploitant et les voyageurs, garantit une transparence entre le montant du supplément payé par les voyageurs et le montant à verser par l'entreprise ferroviaire à l'exploitant. Cette transparence est jugée importante pour assurer la proportionnalité entre le montant payé par les voyageurs et le coût d'investissement de l'infrastructure. Le montant nominal du supplément, multiplié par le nombre de passagers escomptés par l'exploitant sur base d'études de trafic, représente en effet le flux financier attendu pour couvrir son coût d'investissement dans l'infrastructure, en tenant compte du niveau réduit de subsideation par les autorités publiques. Ce montant nominal résulte d'un processus de mise en concurrence ouvert et transparent. Son montant initial ainsi que tout ajustement seront calculés en vertu des paramètres négociés entre Infrabel et l'exploitant dans la concession et arrêtés par le Roi, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, en exécution de l'article 12, § 2.

Les modalités de la rétrocession des suppléments passagers devront être négociées dans des conventions à intervenir entre les entreprises ferroviaires qui assurent la desserte ferroviaire de l'aéroport de Bruxelles et l'exploitant. L'article 13, §2, rend la conclusion de ces conventions obligatoire. A défaut d'accord avant l'utilisation de capacités pour assurer cette desserte, cette disposition autorise le Roi à arrêter des mesures réglant les matières qui doivent être réglées dans ces conventions.

– behoudens de uitzonderingen voorzien in artikel 12, § 1, de spoorwegondernemingen een eenheidsprijs-supplement moeten innen en ontvangen op de prijs van elke reis van of naar de luchthaven van Brussel. Met uitsluiting van bepaalde bijzondere gevallen, zal het supplement integraal deel uitmaken van de prijs van het reisbiljet uitgegeven door de betrokken onderneming. In hoofde van de reiziger zal dit supplement de spoorwegonderneming vergoeden voor de bijkomende kost opgelopen door deze laatste om een vervoerdienst te leveren van of naar de luchthaven van Brussel op grond van haar verplichting om aan de exploitant de te innen passagierssupplementen te storten;

– de betrokken spoorwegondernemingen de te innen en te ontvangen supplementen aan de exploitant moeten storten krachtens artikel 12. In hoofde van de spoorwegonderneming, vergoedt deze betaling de toegang die door de exploitant van rechtswege wordt verleend tot de spoorweginfrastructuur die door hem werd gefinancierd en gebouwd.

Dit systeem, dat gerechtvaardigd is door de afwezigheid van een rechtstreekse juridische relatie tussen de exploitant en de reizigers, waarborgt een transparantie tussen het bedrag van het supplement betaald door de reizigers en het bedrag te storten door de spoorwegonderneming aan de exploitant. Deze transparantie wordt als belangrijk aanzien voor het verzekeren van de proportionaliteit tussen het bedrag betaald door de reizigers en de investeringskost van de infrastructuur. Het nominale bedrag van het supplement, vermenigvuldigd met het aantal reizigers verwacht door de exploitant op basis van verkeersstudies, vertegenwoordigt inderdaad de verwachte financiële stroom om zijn investeringskost in de infrastructuur te dekken, rekening houdend met het verminderd niveau van subsidiëring door de overheid. Dit nominaal bedrag is het resultaat van een open en transparante inmededigingstelling. Het initieel bedrag alsook elke aanpassing zullen worden berekend op grond van parameters overeengekomen tussen Infrabel en de exploitant in de concessie en vastgesteld door de Koning bij besluit vastgesteld na overleg in Ministerraad, in uitvoering van artikel 12, § 2.

De modaliteiten van de retrocessie van de passagiers-supplementen moeten worden overeengekomen in overeenkomsten die zullen worden gesloten tussen de spoorwegondernemingen die de spoorwegbediening van de luchthaven van Brussel verzekeren en de exploitant. Artikel 13, §2, maakt het sluiten van deze overeenkomsten verplicht. Bij gebrek aan akkoord voorafgaand aan het gebruik van de capaciteiten om deze bediening te verzekeren, machtigt deze bepaling de Koning om maatregelen vast te stellen die de materies regelen die moeten in deze overeenkomsten worden geregeld.

Les moyens financiers de l'exploitant seront complétés par une contribution annuelle forfaitaire à charge des entreprises ferroviaires, prévue aux articles 15 et 16. L'objectif de cette contribution sectorielle est de faire contribuer les entreprises ferroviaires au coût d'investissement de l'infrastructure vu les effets bénéfiques de l'apport de nouvelles liaisons ferroviaires vers l'aéroport de Bruxelles à la fréquentation de l'ensemble du réseau belge. On attend en effet une croissance de la fréquentation de certaines lignes ferroviaires, dont les entreprises ferroviaires bénéficieront indépendamment de la desserte de l'aéroport de Bruxelles.

Il est proposé de calculer ce prélèvement sur le chiffre d'affaires (hors TVA) réalisé sur le transport intérieur de voyageurs, dans la mesure où c'est ce segment du marché qui devrait bénéficier de la bonification du réseau précitée. Si la libéralisation future du transport international de voyageurs devait révéler une activité de cabotage par des trains internationaux bénéficiant de cette bonification du réseau et qui ne peut être insérée dans la définition de transport intérieur, il conviendra de considérer, du point de vue d'un traitement égal, d'élargir le champ des redevables de cette contribution pour également assujettir à la contribution le chiffre d'affaires réalisé sur le cabotage.

Les contributions des entreprises ferroviaires seront prélevées par Infrabel et rétrocédées à l'exploitant, à titre de montant variable en sus de la contribution annuelle fixe visée à l'article 11. La concession fixera les conditions de cette rétrocession.

Afin d'améliorer la bancabilité du projet Diabolo, l'article 15, §1^{er}, prévoit que cette contribution s'élèvera au minimum à 1.887.000 euros (à indexer). Ce montant correspond à 0,5% du chiffre d'affaires de la SA de droit public SNCB pour l'exercice comptable 2004. S'il y a plusieurs entreprises ferroviaires assujetties à la contribution, ce montant 'plancher' sera réparti entre ces entreprises ferroviaires en fonction de leurs parts de marché respectives dans le segment du transport intérieur de voyageurs.

La rétrocession des suppléments passagers et le paiement de la contribution des entreprises ferroviaires en vertu des articles 12 à 16 sont sans préjudice aux redevances d'infrastructure que les entreprises ferroviaires doivent payer à Infrabel en vertu de la loi du 4 décembre 2006 et de ses arrêtés d'exécution. Le montant des redevances d'infrastructure couvre les coûts d'exploitation du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et non le coût d'investissement de nouvelles in-

De financiële middelen van de exploitant zullen worden vervolledigd door een forfaitaire jaarlijkse bijdrage ten laste van de spoorwegondernemingen, voorzien in de artikelen 15 en 16. Het doel van deze sectoriele bijdrage is om de spoorwegondernemingen te laten bijdragen tot de investeringskost van de infrastructuur gelet op de gunstige effecten die het toevoegen van nieuwe spoorwegverbindingen naar de luchthaven van Brussel zal hebben op het gebruik van het volledige Belgische net. Men verwacht met name een stijging van het gebruik van bepaalde spoorwegverbindingen, waarvan de spoorwegondernemingen zullen genieten onafhankelijk van de bediening van de luchthaven van Brussel.

Er wordt voorgesteld om deze heffing te berekenen op de omzet (exclusief BTW) gerealiseerd op het binnenlands vervoer van reizigers, in de mate dat het dit marktsegment is dat zou moeten genieten van de voornoemde verbetering van het net. Indien de toekomstige liberalisering van het internationaal vervoer van reizigers een activiteit van cabotage door internationale treinen zou vertonen die van deze verbetering van het net geniet en niet binnen de definitie van binnenlands vervoer kan worden ingepast, zal er, vanuit een gelijke behandeling, moeten worden overwogen het toepassingsgebied van de personen die deze bijdrage verschuldigd zijn uit te breiden om eveneens de omzet gerealiseerd op de cabotage te onderwerpen aan de bijdrage.

De bijdragen van de spoorwegondernemingen zullen door Infrabel worden geheven en doorgestort aan de exploitant, als variabel bedrag bovenop de jaarlijkse vaste bijdrage bedoeld in artikel 11. De concessie bepaalt de voorwaarden van deze retrocessie.

Om de financierbaarheid van het Diabolo-project te verbeteren, voorziet artikel 15, § 1, dat deze bijdrage minimum 1.887.000 euro bedraagt (te indexeren). Dit bedrag komt overeen met 0,5% van de omzet van de NV van publiek recht NMBS voor het boekjaar 2004. Indien er meerdere spoorwegondernemingen onderworpen zijn aan de bijdrage, zal dit 'bodembedrag' verdeeld worden tussen deze spoorwegondernemingen in functie van hun respectievelijk marktaandeel in het segment van het binnenlands vervoer van reizigers.

De retrocessie van de passagierssupplementen en de betaling van de bijdrage van de spoorwegondernemingen krachtens de artikelen 12 en 16 bestaan onverminderd de rechten voor het gebruik van de infrastructuur die de spoorwegondernemingen moeten betalen aan Infrabel krachtens de wet van 4 december 2006 en haar uitvoeringsbesluiten. Het bedrag van deze rechten voor het gebruik van de infrastructuur dekt de exploitatiekosten van de beheerder van de spoorweg-

frastructures ferroviaires (lequel est traditionnellement financé au moyen de dotations publiques). Par les articles 12 à 16, l'Etat belge met en œuvre d'autres modes de financement du coût d'investissement d'une nouvelle infrastructure qui reflètent les contraintes du partenariat public-privé envisagé pour le projet, notamment le fait que le coût d'investissement à recouvrer est assumé par un véhicule de financement privé et non le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.

L'article 17 confirme expressément que l'infrastructure faisant l'objet du partenariat public-privé est destinée à être incorporée à l'infrastructure ferroviaire belge et, à ce titre, à être gérée par Infrabel en sa qualité de gestionnaire de cette infrastructure.

L'exploitant ne disposera pas des instruments juridiques adéquats lui permettant d'assurer le respect par les entreprises ferroviaires de leurs obligations en vertu des articles 12 à 16, alors que le non-respect de ces obligations, s'il se prolonge, sera susceptible de rapidement exposer l'exploitant à une situation d'insolvabilité eu égard aux spécificités du modèle financier d'un partenariat public-privé. C'est pourquoi l'article 18, §1^{er}, prévoit que les contrats visés à l'article 24 de la loi du 4 décembre 2006 précitée à conclure entre Infrabel et les entreprises ferroviaires devront réserver à Infrabel le droit de suspendre, d'exclure ou de ne pas renouveler certaines capacités en cas de non-respect par les entreprises ferroviaires de leurs obligations.

Il est proposé, à l'article 18, § 2, d'étendre la compétence de l'organe de contrôle créé par la loi du 4 décembre 2006 aux contentieux qui pourraient surgir entre les entreprises ferroviaires et Infrabel dans le cadre de l'exercice par cette dernière des prérogatives qui lui seront réservées dans les contrats visés à l'article 24 de la loi du 4 décembre 2006 précitée en vertu de l'article 18, § 1^{er}.

Les articles 20 à 22 n'appellent aucun commentaire particulier.

Le Titre III donne pouvoir au Roi pour préciser certains droits d'usage de la SNCB Holding. Lors de la préparation de l'exécution des articles 356 à 359 de la loi du 20 juillet 2006 contenant diverses dispositions il est effectivement apparu opportun de préciser que, relativement à certains actifs transférés lors de la scission

infrastructure et niet de investeringskost van nieuwe spoorweginfrastructuur (wat traditioneel gefinancierd wordt door middel van publieke toelages). Door de artikelen 12 tot 16 voert de Belgische Staat andere financieringsmethodes van de investeringskost van een nieuwe infrastructuur in die de vereisten van de voor het project geplande publiek-private samenwerking weerspiegelen, namelijk het feit dat de terug te verdienen investeringskost wordt gedragen door een privaat financieringsvehikel en niet door de beheerder van de spoorweginfrastructuur.

Artikel 17 bevestigt uitdrukkelijk dat de infrastructuur die het voorwerp uitmaakt van de publiek-private samenwerking bestemd is om opgenomen te worden in de Belgische spoorweginfrastructuur en zo zal worden beheerd door Infrabel in haar hoedanigheid van beheerder van deze infrastructuur.

De exploitant zal niet over passende juridische middelen beschikken die hem toelaten de naleving door de spoorwegondernemingen van hun verplichtingen krachtens de artikelen 12 tot 16 afdoende af te dwingen, terwijl de niet-naleving van deze verplichtingen, indien deze aanhoudt, gelet op eigenheid van de financiering van een publiek-private samenwerking, de exploitant snel in een situatie van insolvabiliteit kan brengen. Dit is de reden waarom artikel 18, §1, voorziet dat de overeenkomsten bedoeld in artikel 24 van voornoemde wet van 4 december 2006 die zullen worden gesloten tussen Infrabel en de spoorwegondernemingen aan Infrabel het recht moeten voorbehouden om bepaalde capaciteiten op te schorten, uit te sluiten of niet te vernieuwen, in geval van niet-naleving door de spoorwegondernemingen van hun verplichtingen.

In artikel 18, § 2, wordt voorgesteld om de bevoegdheid van het controleorgaan opgericht door de wet van 4 december 2006 uit te breiden tot geschillen die zouden kunnen ontstaan tussen de spoorwegondernemingen en Infrabel in het kader van de uitoefening door deze laatste van haar rechten die haar werden voorbehouden in de overeenkomsten bedoeld in artikel 24 van voornoemde wet van 4 december 2006 krachtens artikel 18, § 1.

De artikelen 20 tot 22 behoeven geen verdere commentaar.

Titel III verleent de Koning de machtiging om bepaalde gebruiksrechten van de NMBS Holding te verduidelijken. Bij de voorbereiding van de uitvoering van artikel 356 tot 359 van de wet van 20 juli 2006 houdende diverse bepalingen is immers gebleken dat het opportuun is te preciseren dat ten aanzien van de bij de splitsing

de la SNCB, certains droits d'usage sont restés à la SNCB-Holding afin de la mettre en position de remplir ses obligations qui découlent de contrats qu'elle avait conclu avec des tiers avant le 1^{er} janvier 2005.

van de NMBS overgedragen goederen bepaalde gebruiksrechten bij de NMBS Holding zijn gehouden ten einde haar in staat te stellen haar verbintenissen na te komen die voortvloeien uit contracten die zij vóór 1 januari 2005 met derden heeft gesloten.

AVANT-PROJET DE LOI**soumis à l'avis du Conseil d'État****Avant-projet de loi portant dispositions urgentes
concernant le chemin de fer****TITRE I. — DISPOSITION GENERALE****Article 1**

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

TITRE II. — DIABOLO**Extension du réseau ferroviaire reliant l'aéroport de
Bruxelles au réseau existant****CHAPITRE PREMIER****Définitions****Art. 2**

§ 1^{er}. Pour l'application du présent Titre il y a lieu d'entendre par:

1° «abonnements domicile-lieu de travail»: toutes cartes train (en ce compris les cartes train mixtes) délivrées par la SA de droit public S.N.C.B. dans le cadre du transport domicile-lieu de travail;

2° «début des travaux»: la date de commencement des travaux du marché attribué pour la construction de l'Infrastructure, fixée conformément à l'article 28, § 1^{er}, 1°, de l'arrêté royal du 26 septembre 1996 établissant les règles générales d'exécution des marchés publics et des concessions de travaux publics;

3° «Infrabel»: la SA de droit public «Infrabel»; et

4° «mise en service»: la date de mise en service fixée dans l'autorisation de mise en service visée à l'article 12, 1°, de la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire.

§ 2. Pour l'application du présent Titre, les mots «capacité», «entreprise ferroviaire», «gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire», «infrastructure ferroviaire», «ministre», «organe de contrôle», «réseau» et «sillon» ont le sens qui leur est donné à l'article 5 de la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire.

VOORONTWERP VAN WET**onderworpen aan het advies van de Raad van State****Voorontwerp van wet houdende dringende
spoorwegbepalingen****TITEL I. — ALGEMENE BEPALING****Artikel 1**

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

TITEL II. — DIABOLO

Uitbreiding van het spoorwegnet dat de luchthaven van Brussel met het bestaande net verbindt

HOOFDSTUK 1**Definities****Art. 2**

§ 1. Voor de toepassing van deze Titel wordt verstaan onder:

1° «abonnementen woon-werkverkeer»: alle treinkaarten (m.i.b.v. de gemengde treinkaarten) die door de NV van publiek recht N.M.B.S. worden uitgereikt in het kader van het woon-werkverkeer;

2° «aanvangsdatum van de werken»: de datum van de aanvang van de werken van de opdracht gegund voor de bouw van de Infrastructuur, vastgesteld overeenkomstig artikel 28, § 1, 1°, van het koninklijk besluit van 26 september 1996 tot bepaling van de algemene uitvoeringsregels van de overheidsoopdrachten en van de concessies voor openbare werken;

3° «Infrabel»: de NV van publiek recht «Infrabel»; en

4° «ingebruikname»: de datum van ingebruikname vastgesteld in de toelating tot ingebruikname bedoeld in artikel 12, 1°, van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen.

§ 2. Voor de toepassing van deze Titel hebben de woorden «capaciteit», «spoorwegonderneming», «spoorweginfrastructuurbeheerder», «spoorweginfrastructuur», «minister», «toezichthoudende orgaan», «net» en «treinpad» de betekenis die eraan wordt gegeven in artikel 5 van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur.

CHAPITRE 2

Extension du réseau

Art. 3

Sous réserve de l'article 18, Infrabel peut confier à un tiers, dénommé «l'exploitant», le financement, la conception, la construction et l'exploitation de l'infrastructure ferroviaire reliant l'aéroport de Bruxelles à la berme centrale de l'autoroute E19, y compris la jonction de cette infrastructure avec la gare ferroviaire souterraine de l'aéroport de Bruxelles et les aménagements d'infrastructure utiles ou nécessaires à l'intérieur de cette gare, dénommée «l'infrastructure», ainsi que toutes tâches accessoires aux tâches précitées confiées par Infrabel à l'exploitant.

Infrabel détermine, dans une convention à conclure avec l'exploitant, les termes et conditions auxquels les tâches visées au premier alinéa sont confiées à l'exploitant.

Art. 4

Infrabel peut notamment, aux fins de l'article 3, constituer une filiale, céder sa participation dans cette filiale et confier à cette société, avant ou après cession de sa participation, les tâches visées à l'article 3. Dans ce cas, l'article 13, §3, de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques ne s'applique pas.

Art. 5

Les droits de l'exploitant en vertu de la convention visée à l'article 3, alinéa 2, peuvent être cédés, transférés ou donnés en sûreté au profit de prêteurs, de prestataires de services financiers ou de personnes désignées par ceux-ci dans le cadre d'opérations de financement ou de refinancement, aux conditions déterminées dans la convention visée à l'article 3, alinéa 2.

CHAPITRE 3

Droits immobiliers

Art. 6

Infrabel peut céder à l'exploitant la propriété de fonds, le cas échéant limités à des emprises en sous-sols, nécessaires ou utiles à la mise en œuvre des tâches visées à l'article 3. Toute cession faite en vertu du présent article prévoit une option de rachat des fonds précités et de l'infrastructure en faveur d'Infrabel, exerçable aux conditions convenues entre Infrabel et l'exploitant lors de la cession, lorsque l'exploitation de l'infrastructure par l'exploitant prend fin par l'échéance du terme ou autrement.

HOOFDSTUK 2

Uitbreiding van het net

Art. 3

Onder voorbehoud van artikel 18, kan Infrabel de financiering, het ontwerp, de bouw en de exploitatie van de spoorweginfrastructuur die de luchthaven van Brussel met de middenberm van de snelweg E19 verbindt, inclusief de verbinding van deze infrastructuur met het ondergronds spoorwegstation van de luchthaven van Brussel en de infrastructuurinrichtingen die dienstig of nodig zijn binnenin het station (de «Infrastructuur» genoemd), toevertrouwen aan een derde, «de exploitant» genoemd, alsook alle taken horend bij de voornoemde taken die door Infrabel aan de exploitant zijn toevertrouwd.

Infrabel bepaalt, in een overeenkomst die met de exploitant zal worden gesloten, de bepalingen en voorwaarden waartegen de taken bedoeld in het eerste lid aan de exploitant worden toevertrouwd.

Art. 4

Infrabel kan inzonderheid, voor doeleinden van artikel 3, een dochtervennootschap oprichten, haar deelneming in deze dochtervennootschap overdragen en aan deze vennootschap, vóór of na de overdracht van haar deelneming, de in artikel 3 bedoelde taken toevertrouwen. In dat geval is artikel 13, §3, van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, niet van toepassing.

Art. 5

De rechten van de exploitant krachtens de in artikel 3, tweede lid, bedoelde overeenkomst, kunnen worden overgedragen of tot zekerheid worden gesteld ten gunste van kredietverstrekkers, van verstrekkers van financiële diensten, of van personen aangewezen door dezen in het kader van financieringsoperaties of van herfinanciering, onder de voorwaarden bepaald in de in artikel 3, tweede lid bedoelde overeenkomst.

HOOFDSTUK 3

Onroerende rechten

Art. 6

Infrabel kan aan de exploitant de eigendom overdragen van onroerende goederen, in voorkomend geval beperkt tot ondergrondse innames, die nodig of dienstig zijn voor de uitvoering van de in artikel 3 bedoelde taken. Elke overdracht krachtens dit artikel voorziet in een terugkoopoptie van de voornoemde onroerende goederen en van de Infrastructuur ten voordele van Infrabel, uitoefenbaar tegen de voorwaarden overeengekomen tussen Infrabel en de exploitant op het ogenblik van de overdracht, wanneer de exploitatie van de Infrastructuur door de exploitant eindigt door het verstrijken van de termijn of anderszins.

Art. 7

Infrabel peut constituer en faveur de l'exploitant d'autres droits réels ou des droits personnels sur les fonds visés à l'article 6. Tout droit réel ou personnel constitué en vertu du présent article expire lorsque l'exploitation de l'Infrastructure par l'exploitant prend fin par l'échéance du terme ou autrement.

Art. 8

Les droits réels que l'exploitant détient en vertu des articles 6 et 7 sont exclusivement destinés à la mise en œuvre des tâches visées à l'article 3.

Art. 9

Les fonds dont la propriété est cédée ou sur lesquels d'autres droits réels ou personnels sont constitués en vertu des articles 6 et 7 sont et resteront désaffectés de plein droit du domaine public à compter de la cession ou la constitution de droits réels ou personnels en cause en faveur de l'exploitant jusqu'à la fin de l'exploitation de l'Infrastructure par l'exploitant, par l'échéance du terme ou autrement.

Art. 10

SNCB Holding peut constituer des droits réels ou personnels sur la gare ferroviaire souterraine de l'aéroport de Bruxelles en faveur de l'exploitant en vue de lui permettre de réaliser la jonction de l'Infrastructure avec la gare ferroviaire souterraine de l'aéroport de Bruxelles et les aménagements utiles ou nécessaires à la mise en œuvre des tâches visées à l'article 3.

Les droits réels constitués en vertu du premier alinéa confèrent à l'exploitant, pendant leur durée, la propriété des améliorations apportées à la gare. Ces droits réels expirent lorsque l'exploitation de l'Infrastructure par l'exploitant prend fin par l'échéance du terme ou autrement.

CHAPITRE 4

Financement du coût d'investissement de l'Infrastructure

Section première

Contribution du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire

Art. 11

§ 1^{er}. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire peut s'engager par contrat à payer une contribution annuelle à l'ex-

Art. 7

Infrabel kan ten gunste van de exploitant andere zakelijke rechten of persoonlijke rechten op de onroerende goederen bedoeld in artikel 6, vestigen. Elk zakelijk of persoonlijk recht gevestigd krachtens dit artikel vervalt wanneer de exploitatie van de Infrastructuur door de exploitant eindigt door het verstrijken van de termijn of anderszins.

Art. 8

De zakelijke rechten die de exploitant krachtens de artikelen 6 en 7 bezit, zijn uitsluitend bestemd voor de uitvoering van de in artikel 3 bedoelde taken.

Art. 9

De onroerende goederen waarvan de eigendom is overgedragen of waarop andere zakelijke of persoonlijke rechten zijn gevestigd met toepassing van de artikelen 6 en 7, zijn en blijven van rechtswege gedesaffecteerd van het openbaar domein te rekenen vanaf de overdracht of de vestiging van de betrokken zakelijke of persoonlijke rechten ten voordele van de exploitant tot de beëindiging van de exploitatie van de Infrastructuur door de exploitant, door het verstrijken van de termijn of anderszins.

Art. 10

NMBS Holding kan zakelijke of persoonlijke rechten vestigen op het ondergrondse spoorwegstation van de luchthaven van Brussel ten voordele van de exploitant om hem toe te laten de verbinding van de Infrastructuur met het ondergrondse spoorwegstation van de luchthaven van Brussel en de inrichtingen die dienstig of nodig zijn voor de uitvoering van de in artikel 3 bedoelde taken, te verwezenlijken.

De zakelijke rechten gevestigd krachtens het eerste lid, geven de exploitant, tijdens de duur ervan, het eigendomsrecht van de verbeteringen die aan het station worden aangebracht. Deze zakelijke rechten vervallen wanneer de exploitatie van de Infrastructuur door de exploitant eindigt door het verstrijken van de termijn of anderszins.

HOOFDSTUK 4

Financiering van de investeringskost van de Infrastructuur

Afdeling 1

Bijdrage van de spoorweginfrastructuurbeheerder

Art. 11

§ 1. De spoorweginfrastructuurbeheerder kan zich contractueel verbinden tot betaling van een jaarlijkse bijdrage aan

exploitant à partir de l'année calendrier du second anniversaire de la date de début des travaux et pour la durée convenue dans la convention visée à l'article 3, alinéa 2.

§ 2. Le montant initial de la contribution visée au § 1^{er} est fixé à 9 millions d'euros. Toute augmentation de ce montant en vertu de la convention visée à l'article 3, alinéa 2, est soumise à l'approbation du Roi, par arrêté délibéré en Conseil des ministres.

§ 3. Le montant de la contribution visée au § 1^{er} est indexé sur base de l'indice santé (ou tout indice comparable le remplaçant) à partir de l'année calendrier du troisième anniversaire de la date de début des travaux, aux modalités déterminées dans la convention conclue en vertu de l'article 3, alinéa 2.

Section 2

Redevances passager

Art. 12

§ 1^{er}. Toute entreprise ferroviaire utilisant l'infrastructure ferroviaire pour le transport de voyageurs applique et perçoit, sur chaque voyage par train au départ ou à destination de l'aéroport de Bruxelles, à l'exclusion des abonnements domicile-lieu de travail dont la gare de l'aéroport de Bruxelles est la gare d'arrivée et des voyages des personnes ayant droit au libre parcours sur toutes les voies de communication exploitées ou concédées par les pouvoirs publics conformément aux articles 66, 71 et 118bis de la Constitution, un supplément sur le prix du voyage à acquitter par le voyageur, dénommé «redevance passager».

§ 2. Le montant initial de la redevance passager et toute modification ultérieure de ce montant sont arrêtés par le Roi, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, sur proposition du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.

§ 3. Nonobstant les §§ 1^{er} et 2, une entreprise ferroviaire peut convenir avec l'exploitant, dans la convention visée à l'article 13, §2, de ne pas appliquer et percevoir la redevance passager sur les voyages au départ ou à destination de l'aéroport de Bruxelles de passagers bénéficiant de réductions tarifaires ou de la gratuité imposées par l'État, moyennant le paiement par l'entreprise ferroviaire à l'exploitant d'un montant équivalent aux redevances à appliquer et percevoir en vertu du § 1^{er} sur les voyages de ces passagers.

§ 4. Le montant de la redevance passager est indexé annuellement en fonction de la moyenne de l'indice santé (ou tout indice comparable le remplaçant) pour l'année calendrier précédant l'année calendrier pour laquelle la redevance est due par rapport à la moyenne de l'indice santé (ou tout indice comparable le remplaçant) pour l'année 2004.

de l'exploitant vanaf het kalenderjaar van de tweede verjaardag van de aanvangsdatum van de werken en voor een termijn overeengekomen in de overeenkomst bedoeld in artikel 3, tweede lid.

§ 2. Het initiële bedrag van de bijdrage bedoeld in § 1 is vastgesteld op 9 miljoen euro. Elke verhoging van dit bedrag krachtens de in artikel 3, tweede lid bedoelde overeenkomst, is onderworpen aan de goedkeuring van de Koning, bij besluit vastgesteld na overleg in Ministerraad.

§ 3. Het bedrag van de bijdrage bedoeld in § 1 wordt geïndexeerd op basis van de gezondheidsindex (of elke vergelijkbare index die deze vervangt) vanaf het kalenderjaar van de derde verjaardag van de aanvangsdatum van de werken, tegen de voorwaarden bepaald in de overeenkomst gesloten krachtens artikel 3, tweede lid.

Afdeling 2

Passagiervergoedingen

Art. 12

§ 1. Elke spoorwegonderneming die gebruik maakt van de spoorweginfrastructuur voor het vervoer van reizigers, int en ontvangt voor elke treinreis van of naar de luchthaven van Brussel, met uitzondering van de abonnementen woon-werkverkeer waarvan het station van de luchthaven van Brussel het eindstation is en de reizen van personen die recht hebben op gratis reizen met alle verplaatsingsmiddelen die door de publieke overheden worden uitgebaat of in concessie gegeven overeenkomstig de artikelen 66, 71 en 118bis van de Grondwet, een supplement op de prijs van de reis te voldoen door de reiziger, «passagiervergoeding» genoemd.

§ 2. Het initieel bedrag van de passagiervergoeding en elke latere wijziging van dit bedrag worden vastgesteld door de Koning, bij besluit vastgesteld na overleg in Ministerraad, op voorstel van de spoorweginfrastructuurbeheerder.

§ 3. Niettegenstaande §§ 1 en 2, kan een spoorwegonderneming met de exploitant, in de in artikel 13, §2, bedoelde overeenkomst, overeenkomen om de passagiervergoeding voor de reizen van en naar de luchthaven van Brussel niet te innen en te ontvangen voor reizigers die genieten van tariefverminderingen of van gratis vervoer opgelegd door de Staat, mits de betaling door de spoorwegonderneming aan de exploitant van een bedrag gelijk aan de vergoedingen te innen en te ontvangen krachtens §1 voor de reizen van deze passagiers.

§ 4. Het bedrag van de passagiervergoeding wordt jaarlijks geïndexeerd op basis van de gemiddelde gezondheidsindex (of elke vergelijkbare index die deze vervangt) voor het kalenderjaar voorafgaand aan het kalenderjaar waarvoor de vergoeding verschuldigd is ten opzichte van de gemiddelde gezondheidsindex (of elke vergelijkbare index die deze vervangt) voor het jaar 2004.

Art. 13

§ 1^{er}. Toute entreprise ferroviaire verse à l'exploitant les redevances passager à appliquer et percevoir conformément à l'article 12, § 1^{er}.

§ 2. Les termes et conditions de la rétrocession prévue au § 1^{er} sont arrêtés dans une convention à conclure entre l'exploitant et chaque entreprise ferroviaire demandant l'attribution de capacités pour le transport de voyageurs au départ ou à destination de l'aéroport de Bruxelles. Ces termes et conditions comprennent la périodicité de la rétrocession, les méthodes de comptage du nombre de passagers transportés, les sûretés à constituer par l'entreprise ferroviaire en garantie de son obligation de rétrocession et la rémunération de la perception de redevances passager non-incorporées dans le prix du titre de transport.

§ 3. A défaut d'accord entre l'exploitant et l'entreprise ferroviaire ayant introduit une demande de capacité sur les termes et conditions de la convention visée au § 2 dans les 3 mois de cette demande, le Roi peut, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, fixer des règles concernant les matières visées au § 2 sur proposition du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire. Ces règles sont d'application jusqu'à l'entrée en vigueur d'une convention conclue conformément au § 2.

Art. 14

§ 1^{er}. La redevance passager est appliquée et perçue à partir du premier jour du mois suivant le second anniversaire de la date de début des travaux jusque et y compris le dernier jour du mois au cours duquel prend fin l'exploitation de l'infrastructure par l'exploitant, par l'échéance du terme ou autrement.

§ 2. Par dérogation au § 1^{er}, le montant de la redevance passager est réduit de moitié pour la période allant du premier jour du mois suivant le second anniversaire de la date de début des travaux jusque et y compris le premier jour du mois suivant la mise en service de l'infrastructure.

Art. 15

§ 1^{er}. Un privilège général sur les biens meubles corporels de chaque entreprise ferroviaire utilisant l'infrastructure ferroviaire pour le transport de voyageurs naît, en faveur de l'exploitant, à l'échéance fixée conventionnellement entre l'entreprise ferroviaire concernée et l'exploitant ou, à défaut, l'échéance fixée conformément à l'article 13, § 3, lorsque cette entreprise ferroviaire manque à son obligation de verser le montant des redevances passager à appliquer et percevoir par elle conformément à l'article 12. Ce privilège garantit le versement par l'entreprise ferroviaire concernée du montant des redevances passager à appliquer et percevoir par elle conformément à l'article 12, à concurrence de ce montant.

Art. 13

§ 1^{er}. Elke spoorwegonderneming stort aan de exploitant de passagiersvergoedingen die moeten worden geïnd en ontvangen overeenkomstig artikel 12, § 1.

§ 2. De bepalingen en voorwaarden van de retrocessie bepaald in § 1, worden vastgesteld in een overeenkomst die zal worden gesloten tussen de exploitant en elke spoorwegonderneming die de toekenning van capaciteiten vraagt voor het vervoer van reizigers van en naar de luchthaven van Brussel. Deze bepalingen en voorwaarden behelzen de periodiciteit van de retrocessie, de methodes van het tellen van het aantal vervoerde reizigers, de zekerheden die door de spoorwegonderneming moeten worden gevestigd als waarborg voor haar retrocessieverplichting en de vergoeding voor de inning van de passagiersvergoedingen die niet inbegrepen zijn in de prijs van het vervoersbewijs.

§ 3. Bij gebrek aan een overeenkomst tussen de exploitant en de spoorwegonderneming die een aanvraag tot capaciteit heeft ingediend tegen de bepalingen en voorwaarden van de in § 2 bedoelde overeenkomst binnen 3 maanden na deze aanvraag, kan de Koning, bij besluit vastgesteld na overleg in Ministerraad, regels vaststellen betreffende de in § 2 bedoelde materies op voorstel van de spoorweginfrastructuurbeheerder. Deze regels zijn van toepassing tot de inwerkingtreding van een overeenkomst gesloten overeenkomstig § 2.

Art. 14

§ 1. De passagiersvergoeding wordt geïnd en ontvangen vanaf de eerste dag van de maand volgend op de tweede verjaardag van de aanvangsdatum van de werken tot en met de laatste dag van de maand tijdens dewelke de exploitatie van de Infrastructuur door de exploitant eindigt, door het verstrijken van de termijn of anderszins.

§ 2. In afwijking van § 1, wordt het bedrag van de passagiersvergoeding met de helft verminderd voor de periode vanaf de eerste dag van de maand volgend op de tweede verjaardag van de aanvangsdatum van de werken tot en met de eerste dag van de maand volgend op de ingebruikname van de Infrastructuur.

Art. 15

§ 1. Er ontstaat een algemeen voorrecht, ten gunste van de exploitant, op de lichamelijke roerende goederen van elke spoorwegonderneming die gebruik maakt van de spoorweginfrastructuur voor het vervoer van reizigers, op de vervaldag die contractueel is bepaald tussen de betrokken spoorwegonderneming en de exploitant of, bij gebrek daaraan, de vervaldag vastgesteld overeenkomstig artikel 13, § 3, indien deze spoorwegonderneming haar verplichting tot storting van het bedrag van de passagiersvergoedingen die zij overeenkomstig artikel 12 dient te innen en te ontvangen, niet nakomt. Dit voorrecht waarborgt de storting door de betrokken spoorwegonderneming van het bedrag van de passagiersvergoedingen die zij overeenkomstig artikel 12 dient te innen en te ontvangen, ten belope van dit bedrag.

§ 2. Le privilège visé au § 1^{er} tombe dès que le montant des redevances passager à appliquer et percevoir par l'entreprise ferroviaire concernée conformément à l'article 12 est versé à l'exploitant.

§ 3. Le privilège visé au § 1^{er} prend rang immédiatement après celui mentionné à l'article 20, 4°, *nonies*, de la loi hypothécaire du 16 décembre 1851.

§ 4. L'assiette du privilège instauré par le § 1^{er} ne comprend pas le matériel roulant dont la SA de droit public SNCB est propriétaire et qui, à la date d'entrée en vigueur de la présente loi, fait l'objet d'une opération de financement alternatif. Cette exception prend fin à l'expiration de l'opération de financement en question.

Section 3

Contribution des entreprises ferroviaires

Art. 16

§ 1^{er}. Toute entreprise ferroviaire utilisant l'infrastructure ferroviaire pour le transport intérieur de voyageurs est redevable d'une contribution annuelle, dénommée «contribution des entreprises ferroviaires», égale au plus élevé des deux montants suivants:

- 0,5% du chiffre d'affaires (hors TVA) réalisé par l'entreprise ferroviaire concernée sur le transport intérieur de voyageurs sur l'infrastructure ferroviaire au cours de l'année calendrier précédant l'année pour laquelle la contribution est due; et

- 1.887.000 euros indexés en fonction de la moyenne de l'indice santé (ou tout indice comparable le remplaçant) pour l'année calendrier précédant l'année pour laquelle la contribution est due par rapport à la moyenne de l'indice santé pour l'année 2004 multiplié par la clé de répartition visée au § 3.

§ 2. La contribution des entreprises ferroviaires est perçue par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire verse les sommes perçues à l'exploitant dans les 20 jours ouvrables de la perception de celles-ci.

Pour s'assurer du paiement de cette contribution, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire peut imposer aux entreprises ferroviaires la fourniture d'une garantie financière. Celle-ci est proportionnelle à la contribution dont l'entreprise ferroviaire en question est redevable, transparente et non discriminatoire.

§ 3. La clé de répartition visée au § 1^{er} est égale, pour l'entreprise ferroviaire redevable de la contribution, au quotient (i) du chiffre d'affaires (hors TVA) réalisé par cette entreprise ferroviaire sur le transport intérieur de voyageurs sur l'infrastructure ferroviaire au cours de l'année calendrier précédant l'année pour laquelle la contribution est due sur (ii) la

§ 2. Het voorrecht bedoeld in § 1 vervalt vanaf het ogenblik dat het bedrag van de passagiervergoedingen die de betrokken spoorwegonderneming overeenkomstig artikel 12 dient te innen en te ontvangen, aan de exploitant wordt gestort.

§ 3. Het voorrecht bedoeld in § 1 treedt in rang onmiddellijk na datgene vermeld in artikel 20, 4°, *nonies*, van de hypotheekwet van 16 december 1851.

§ 4. Het voorwerp van het voorrecht ingevoerd door §1 omvat niet het rollend materieel waarvan de NV van publiek recht NMBS eigenaar is en dat, op de datum van inwerkingtreding van deze wet, het voorwerp uitmaakt van een alternatieve financieringstransactie. Deze uitzondering eindigt op het ogenblik van de beëindiging van de betrokken financieringstransactie.

Afdeling 3

Bijdrage van de spoorwegondernemingen

Art. 16

§ 1. Elke spoorwegonderneming die gebruik maakt van de spoorweginfrastructuur voor het binnenlands vervoer van reizigers dient een jaarlijkse bijdrage te betalen, «bijdrage van de spoorwegondernemingen» genoemd, gelijk aan het hoogste van beide onderstaande bedragen:

- 0,5% van de omzet (exclusief BTW) die door de betrokken spoorwegonderneming werd gerealiseerd op het binnenlands vervoer van reizigers op de spoorweginfrastructuur tijdens het kalenderjaar voorafgaand aan het jaar waarvoor de bijdrage verschuldigd is; en

- 1.887.000 euro geïndexeerd op basis van de gemiddelde gezondheidsindex (of elke vergelijkbare index die deze vervangt) voor het kalenderjaar voorafgaand aan het jaar waarvoor de bijdrage verschuldigd is ten opzichte van de gemiddelde gezondheidsindex voor het jaar 2004 vermenigvuldigd met de in § 3 bedoelde verdeelsleutel.

§ 2. De bijdrage van de spoorwegondernemingen wordt ontvangen door de spoorweginfrastructuurbeheerder. De spoorweginfrastructuurbeheerder stort de ontvangen bedragen aan de exploitant binnen 20 werkdagen vanaf de ontvangst ervan.

Om zeker te zijn van de betaling van deze bijdrage, kan de spoorweginfrastructuurbeheerder aan de spoorwegondernemingen het verstrekken van een financiële waarborg opleggen. Deze staat in verhouding tot de bijdrage die de betrokken spoorwegonderneming verschuldigd is, en is transparant en niet-discriminerend.

§ 3. De in § 1 bedoelde verdeelsleutel is, voor de spoorwegonderneming die de bijdrage verschuldigd is, gelijk aan het quotiënt van (i) de omzet (exclusief BTW) die door deze spoorwegonderneming werd gerealiseerd op het binnenlands vervoer van reizigers op de spoorweginfrastructuur tijdens het kalenderjaar voorafgaand aan het jaar waarvoor de bijdrage

somme des chiffres d'affaires (hors TVA) réalisés sur le transport intérieur de voyageurs sur l'infrastructure ferroviaire, au cours de l'année calendrier précédant l'année pour laquelle la contribution est due, par les entreprises ferroviaires qui sont redevables de la contribution.

§ 4. Pour les besoins du calcul du montant de la contribution des entreprises ferroviaires, chaque entreprise ferroviaire redevable de la contribution communique au gestionnaire de l'infrastructure, au plus tard le 1^{er} juin de l'année pour laquelle la contribution est due, le chiffre d'affaires (hors TVA) réalisé par celle-ci sur le transport intérieur de voyageurs sur l'infrastructure ferroviaire au cours de l'année calendrier précédente, ainsi que les éléments en permettant le contrôle.

Sur base des données communiquées par les entreprises ferroviaires conformément à l'alinéa précédent, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire notifie à chaque entreprise ferroviaire redevable de la contribution, au plus tard le 15 juin de chaque année, le montant de la contribution dont elle est redevable pour l'année en cours.

§ 5. L'entreprise ferroviaire redevable de la contribution verse au gestionnaire de l'infrastructure, au plus tard le 30 juin de l'année en cours, le montant de la contribution dont il est redevable pour cette année.

Art. 17

§ 1^{er}. La contribution visée à l'article 16 est due à partir de l'année calendrier du second anniversaire de la date de début des travaux jusque et y compris:

- l'année calendrier du trente-neuvième anniversaire de la date de début des travaux; ou
- si, elle intervient avant cette année, l'année au cours de laquelle l'exploitation de l'infrastructure par l'exploitant prend fin par l'échéance du terme ou autrement

§ 2. Le montant de la contribution dont une entreprise ferroviaire est redevable pour l'année calendrier du second anniversaire de la date de début des travaux est calculé au prorata du nombre de mois entiers compris entre le second anniversaire de la date de début des travaux et le 1^{er} janvier de l'année suivante.

CHAPITRE 5

Gestion de l'Infrastructure

Art. 18

Nonobstant l'article 3, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire assure la gestion du trafic et des circulations sur l'infrastructure.

verschuldigd is op (ii) de som van de omzetcijfers (exclusief BTW) gerealiseerd op het binnenlands vervoer van reizigers op de spoorweginfrastructuur tijdens het kalenderjaar voorafgaand aan het kalenderjaar waarvoor de bijdrage verschuldigd is door de spoorwegondernemingen die de bijdrage verschuldigd zijn.

§ 4. Voor de berekening van het bedrag van de bijdrage van de spoorwegondernemingen, deelt elke spoorwegonderneming die de bijdrage verschuldigd is de infrastructuurbeheerder uiterlijk op 1 juni van het jaar waarvoor de bijdrage verschuldigd is, de omzet (exclusief BTW) mee die zij heeft gerealiseerd op het binnenlands vervoer van reizigers op de spoorweginfrastructuur tijdens het voorafgaande kalenderjaar, evenals die gegevens die de controle ervan moeten toelaten.

Op basis van de gegevens meegedeeld door de spoorwegondernemingen overeenkomstig het bovenstaande lid, stelt de spoorweginfrastructuurbeheerder elke spoorwegonderneming die de bijdrage verschuldigd is, uiterlijk op 15 juni van elk jaar in kennis van het bedrag van de bijdrage die zij verschuldigd is voor het lopende jaar.

§ 5. De spoorwegonderneming die de bijdrage verschuldigd is, stort aan de infrastructuurbeheerder, uiterlijk op 30 juni van het lopende jaar, het bedrag van de bijdrage die hij voor dat jaar verschuldigd is.

Art. 17

§1. De in artikel 16 bedoelde bijdrage is verschuldigd vanaf het kalenderjaar van de tweede verjaardag van de aanvangsdatum van de werken tot en met:

- het kalenderjaar van de negenendertigste verjaardag van de aanvangsdatum van de werken; of
- indien dit gebeurt vóór dat jaar, het jaar tijdens hetwelk de exploitatie van de Infrastructuur door de exploitant eindigt door het verstrijken van de termijn of anderszins.

§ 2. Het bedrag van de bijdrage die een spoorwegonderneming verschuldigd is voor het kalenderjaar van de tweede verjaardag van de aanvangsdatum van de werken wordt berekend prorata het aantal volledige maanden tussen de tweede verjaardag van de aanvangsdatum van de werken en 1 januari van het volgende jaar.

HOOFDSTUK 5

Beheer van de Infrastructuur

Art. 18

Niettegenstaande artikel 3 verzekert de spoorweginfrastructuurbeheerder het beheer van het verkeer en de circulatie op de Infrastructuur.

Art. 19

§ 1^{er}. Tout accord visé à l'article 24 de la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire comporte la faculté pour le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire:

— de suspendre ou d'exclure les capacités attribuées sur l'infrastructure ou, à défaut, sur d'autres segments pertinents de l'infrastructure ferroviaire à une entreprise ferroviaire restant en défaut, au cours de la période de validité de ces capacités, de respecter tout ou partie de ses obligations en vertu des articles 12 à 17 ou de conventions conclues sur base de l'article 13, § 2, après mise en demeure par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire; ou

— de ne pas renouveler les capacités attribuées sur l'infrastructure ou, à défaut, sur d'autres segments pertinents de l'infrastructure ferroviaire à une entreprise ferroviaire étant restée en défaut, aux cours des deux périodes de validité précédentes de ces capacités, de respecter tout ou partie des obligations précitées après mise en demeure par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.

§ 2. L'organe de contrôle tranche, au titre de sa mission de règlement administratif des litiges visée à l'article 62, § 4, de la loi du 4 décembre 2006 précitée, les litiges relatifs à l'usage par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire de la faculté visée au § 1^{er}, selon les modalités fixées audit article ou fixées par le Roi en vertu celui-ci.

Art. 20

Le document de référence du réseau visé à l'article 22 de la loi du 4 décembre 2006 précitée mentionne les dispositions des articles 12 à 17 de même que les dispositions arrêtées en exécution de ceux-ci.

CHAPITRE 6

Dispositions diverses

Art. 21

Dans l'exercice de ses missions visées à l'article 62, §§ 3 à 5, de la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire en relation avec des matières visées aux articles 19, § 1^{er}, et 20, l'organe de contrôle applique les articles 12 à 20.

Art. 22

Pour l'application de la présente loi, toute référence à l'exploitant vise également les personnes visées à l'article 5 qui lui sont substituées par ou en vertu de contrats directs conclus avec les personnes visées à l'article 5.

Art. 19

§ 1. Elke overeenkomst bedoeld in artikel 24 van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur houdt voor de spoorweginfrastructuurbeheerder het recht in om:

— de capaciteiten op te schorten of uit te sluiten die op de Infrastructuur of, bij gebreke daaraan, op andere relevante segmenten van de spoorweginfrastructuur zijn toegekend aan een spoorwegonderneming die, tijdens de geldigheidsperiode van deze capaciteiten, in gebreke blijft alle of een deel van haar verplichtingen krachtens de artikelen 12 tot 17 of krachtens overeenkomsten gesloten op basis van artikel 13, § 2, na een ingebrekestelling door de spoorweginfrastructuurbeheerder, na te komen; of

— de capaciteiten niet te vernieuwen die op de Infrastructuur of, bij gebreke daaraan, op andere relevante segmenten van de spoorweginfrastructuur zijn toegekend aan een spoorwegonderneming die, tijdens de twee voorafgaande geldigheidsperiodes in gebreke is gebleven alle of een deel van voornoemde verplichtingen, na ingebrekestelling door de spoorweginfrastructuurbeheerder, na te komen.

§ 2. Het toezichthoudende orgaan beslecht, in uitvoering van zijn opdracht inzake de administratieve afhandeling van geschillen bedoeld in artikel 62, § 4, van voornoemde wet van 4 december 2006, de geschillen betreffende het gebruik door de beheerder van de spoorweginfrastructuur van het recht bedoeld in § 1, overeenkomstig de modaliteiten bepaald in dit artikel of bepaald door de Koning krachtens dit artikel.

Art. 20

De netverklaring bedoeld in artikel 22 van voornoemde wet van 4 december 2006 vermeldt zowel de bepalingen van de artikelen 12 tot 17 als de bepalingen vastgesteld in uitvoering daarvan.

HOOFDSTUK 6

Diverse bepalingen

Art. 21

In de uitoefening van zijn opdrachten bedoeld in artikel 62, §§ 3 tot 5, van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur met betrekking tot materies bedoeld in de artikelen 19, § 1, en 20, past het toezichthoudende orgaan de artikelen 12 tot 20 toe.

Art. 22

Voor de toepassing van deze wet, verwijst elke verwijzing naar de exploitant ook naar de personen bedoeld in artikel 5 of de personen aangewezen door hen die overeenkomstig of krachtens directe overeenkomsten gesloten met de personen bedoeld in artikel 5, in hun plaats werden gesteld.

Art. 23

Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire notifie aux entreprises ferroviaires utilisant l'infrastructure ferroviaire pour le transport de voyageurs, par lettre recommandée avec accusé de réception:

- la date de début de travaux dans les 20 jours de celle-ci ou, pour les entreprises ferroviaires n'utilisant pas l'infrastructure ferroviaire pour le transport de voyageurs à cette date, dans les 20 jours de la première demande de capacité pour le transport de voyageurs;
- la date de mise en service de l'infrastructure, au plus tard 20 jours avant cette date ou, pour les entreprises ferroviaires n'utilisant pas l'infrastructure ferroviaire pour le transport de voyageurs à cette date, dans les 20 jours de la première demande de capacité pour le transport de voyageurs au départ ou à destination de l'aéroport de Bruxelles;
- la date à laquelle prennent fin les droits d'exploitation de l'exploitant, dans les 20 jours de celle-ci.

TITEL II. — RECTIFICATIONS RELATIVES À
LA RÉPARTITION DES BIENS LORS DE
LA SCISSION DE LA SNCB

Art 24

Il est inséré un article 359*bis* dans la loi du 20 juillet 2006 portant dispositions diverses, rédigé comme suit: «Le Roi peut préciser les droits d'usage maintenus de manière ininterrompu et non équivoque à la SNCB Holding sur des actifs visés aux articles 3, § 1^{er}, 2^o, et 15, § 1^{er}, 1^o, de l'arrêté royal du 14 juin 2004 précité afin de garantir la continuité de ses droits et obligations résultant de contrats qu'elle a conclus avec des tiers avant le 1^{er} janvier 2005. »

Art. 23

De spoorweginfrastructuurbeheerder stelt de spoorwegondernemingen die gebruik maken van de spoorweginfrastructuur voor het vervoer van reizigers per aangetekend schrijven met ontvangstbewijs in kennis van:

- de aanvangsdatum van de werken binnen 20 dagen vanaf die datum of, voor de spoorwegondernemingen die op die datum geen gebruik maken van de spoorweginfrastructuur voor het vervoer van reizigers, binnen 20 dagen vanaf het eerste verzoek om capaciteit voor het vervoer van reizigers;
- de datum van de ingebruikname van de Infrastructuur, uiterlijk 20 dagen voor deze datum of, voor de spoorwegondernemingen die op die datum geen gebruik maken van de spoorweginfrastructuur voor het vervoer van reizigers, binnen 20 dagen vanaf het eerste verzoek om capaciteit voor het vervoer van reizigers van of naar de luchthaven van Brussel;
- de datum waarop de exploitatierechten van de exploitant vervallen, binnen 20 dagen vanaf die datum.

TITEL II. — RECHTZETTINGEN IN VERBAND
MET DE VERDELING VAN DE GOEDEREN
BIJ DE SPLITSING VAN NMBS.

Art. 24

In de wet van 20 juli 2006 houdende diverse bepalingen wordt een artikel 359*bis* ingevoegd dat als volgt luidt: «De Koning kan de gebruiksrechten preciseren die de NMBS Holding op ononderbroken en ondubbelzinnige wijze heeft behouden op activa bedoeld in de artikelen 3, § 1, 2^o, en 15, § 1, 1^o, van voornoemd koninklijk besluit van 14 juni 2004 teneinde de continuïteit te garanderen van de rechten en verbintenissen die voortvloeien uit contracten die zij vóór 1 januari 2005 met derden heeft gesloten.»

AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT

Avis 42.579/4

Le CONSEIL D'ÉTAT, section de législation, quatrième chambre, saisi par le Secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la Vice-Première Ministre du Budget et de la Protection de la Consommation, le 23 mars 2007, d'une demande d'avis, dans un délai de cinq jours ouvrables, sur un avant-projet de loi «portant dispositions urgentes concernant le chemin de fer», a donné l'avis suivant :

Suivant l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2^o, des lois coordonnées sur le Conseil d'État, inséré par la loi du 4 août 1996, et remplacé par la loi du 2 avril 2003, la demande d'avis doit spécialement indiquer les motifs qui en justifient le caractère urgent.

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

«Dit verzoek om spoedbehandeling wordt gemotiveerd door de omstandigheid dat de bepalingen van titel II van voornoemd wetsontwerp een noodzakelijke voorafgaande voorwaarde vormen voor het afsluiten van het erdoor geregelde contract betreffende het zogenaamde diabolcontract waarvan de ondertekening wordt voorzien op 30 juni 2007 en de bepaling van titel II zo spoedig mogelijk in werking moet treden om de nodige juridische verduidelijkingen betreffende bepaalde gebruiksrechten vast te leggen.»

Selon une «note au Conseil des ministres» du 22 mars 2007 jointe à la demande,

«Il est prévu que la liaison entre l'aéroport de Bruxelles et la ligne Schaerbeek-Malines en construction fera l'objet d'un partenariat public-privé (PPP). Plus spécifiquement, il est prévu qu'Infrabel, en qualité de gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, confie au secteur privé le financement, la conception, la construction et l'exploitation de l'infrastructure ferroviaire permettant d'assurer cette liaison. Cette infrastructure sera, pour l'essentiel, construite sous le sol de l'aéroport.

Il est également prévu que le partenariat dure 35 ans à compter de l'entrée en service de l'infrastructure. À dater du second anniversaire du début des travaux et jusqu'à l'expiration de cette période, la société de projet détenue (potentiellement initialement par Infrabel et ensuite) par le secteur privé bénéficiera d'une contribution à charge d'Infrabel, de suppléments sur le prix des voyages au départ ou à destination de l'aéroport de Bruxelles à percevoir par les entreprises ferroviaires ainsi que d'une contribution des entreprises ferroviaires. Au terme de cette période, l'infrastructure deviendra la propriété d'Infrabel.

Le présent Titre a pour objet de mettre en place un cadre juridique destiné à faciliter la mise en œuvre de ce partenariat.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

ADVIES 42.579/4

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, vierde kamer, op 23 maart 2007 door de Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de Vice-Eerste Minister en Minister van Begroting en Consumentenzaken verzocht hem, binnen een termijn van vijf werkdagen, van advies te dienen over een voorontwerp van wet «houdende dringende spoorwegbepalingen», heeft het volgende advies gegeven :

Overeenkomstig artikel 84, § 1, eerste lid, 2^o, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, ingevoegd bij de wet van 4 augustus 1996, en vervangen bij de wet van 2 april 2003, moeten in de adviesaanvraag in het bijzonder de redenen worden aangegeven tot staving van het spoedeisende karakter ervan.

In het onderhavige geval luidt de motivering in de brief met de adviesaanvraag als volgt :

«Dit verzoek om spoedbehandeling wordt gemotiveerd door de omstandigheid dat de bepalingen van titel II van voornoemd wetsontwerp een noodzakelijke voorafgaande voorwaarde vormen voor het afsluiten van het erdoor geregelde contract betreffende het zogenaamde diabolcontract waarvan de ondertekening wordt voorzien op 30 juni 2007 en de bepaling van titel II zo spoedig mogelijk in werking moet treden om de nodige juridische verduidelijkingen betreffende bepaalde gebruiksrechten vast te leggen.»

Een «nota aan de Ministerraad» van 22 maart 2007, die bij de aanvraag is gevoegd, luidt als volgt :

«Er wordt voorzien dat de verbinding tussen de luchthaven van Brussel en de aan te leggen lijn Schaarbeek-Mechelen het voorwerp zal uitmaken van een publiekprivate samenwerking (PPS). Meer in het bijzonder wordt er voorzien dat Infrabel, in haar hoedanigheid van beheerder van de spoorweginfrastructuur, aan de private sector de financiering, het ontwerp, de bouw en de exploitatie zou toevertrouwen van de spoorweginfrastructuur die zou toelaten deze verbinding te verzekeren. Deze infrastructuur zal in hoofdzaak ondergronds worden gebouwd onder de luchthaven.

Er wordt tevens voorzien dat de publiekprivate samenwerking 35 jaar zal duren, te rekenen vanaf de ingebruikname van de infrastructuur. Vanaf de tweede verjaardag van de aanvangsdatum van de werken en tot aan het einde van deze periode, zal de (initieel mogelijk door Infrabel en daarna) door de private sector aangehouden projectvennootschap genieten van een bijdrage ten laste van Infrabel, van door de spoorwegondernemingen te ontvangen supplementen op de prijs van de reizen van of naar de luchthaven van Brussel evenals van een bijdrage van de spoorwegondernemingen. Op het einde van deze periode zal de infrastructuur eigendom worden van Infrabel.

Deze Titel heeft tot doel een juridisch kader te scheppen dat de verwezenlijking van deze samenwerking te vergemakkelijken.

Le Titre III autorise le Roi à préciser certains droits d'usage de la SNCB Holding.»

Pas davantage que les autres documents joints à la demande d'avis, notamment l'exposé des motifs joint à l'avant-projet, cette note ne fait état d'un contrat dont la signature serait prévue le 30 juin 2007, ni de l'urgence particulière qui en résulterait.

Comme l'avant-projet de loi a précisé pour objet de créer le cadre légal permettant l'élaboration et la conclusion des conventions mettant en œuvre le «partenariat public-privé» envisagé, l'intervention préalable du législateur est par conséquent requise pour déterminer leur nature, leur objet et les conditions dans lesquelles elles pourront valablement être négociées, conclues et exécutées.

Or il est dans l'ordre des choses que la conclusion d'un contrat que la loi doit prévoir soit subordonnée à l'intervention du législateur qui en est la condition préalable nécessaire, et non l'inverse : c'est donc la signature du contrat qui doit être différée aussi longtemps qu'il ne dispose pas du fondement légal requis, et non les travaux du législateur qui doivent se régler en fonction de la date éventuellement prévue pour sa conclusion, à un moment où les conditions essentielles de validité lui font encore défaut.

La motivation reproduite plus haut n'est donc pas suffisante au regard de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2^o, des lois coordonnées sur le Conseil d'État, de sorte que la demande d'avis est irrecevable.

La chambre était composée de

Messieurs

Ph.	HANSE,	président de chambre,
P.	LIÉNARDY,	
J.	JAUMOTTE,	conseillers d'État,

Madame

C.	GIGOT,	greffier.
----	--------	-----------

Le rapport a été présenté par M. J.-L. PAQUET, premier auditeur.

LE GREFFIER,

C. GIGOT

LE PRÉSIDENT,

Ph. HANSE

Titel III verleent de Koning de machtiging om bepaalde gebruiksrechten van de NMBS Holding te verduidelijken.»

In deze nota wordt, net als in de overige bij de adviesaanvraag gevoegde stukken, inzonderheid in de memorie van toelichting bij het voorontwerp, geen gewag gemaakt van een contract waarvan de ondertekening plaats zou hebben op 30 juni 2007, noch van de bijzondere spoedeisendheid die daaruit zou voortvloeien.

Aangezien het voorontwerp van wet juist tot doel heeft het wettelijk kader te scheppen waarbinnen overeenkomsten kunnen worden opgesteld en gesloten die de voorgenomen «publiekprivate samenwerking» implementeren, is het voorafgaande optreden van de wetgever bijgevolg vereist om te bepalen wat de aard en het onderwerp ervan zijn en onder welke voorwaarden erover rechtsgeldig kan worden onderhandeld, ze rechtsgeldig kunnen worden gesloten en uitgevoerd.

Het is evenwel de normale gang van zaken dat het sluiten van een contract waarin de wet moet voorzien, afhankelijk wordt gesteld van het optreden van de wetgever, dat er de noodzakelijke voorafgaande voorwaarde van is, en niet omgekeerd : de ondertekening van het contract moet dus worden uitgesteld zolang de vereiste rechtsgrond niet voorhanden is, en niet de werkzaamheden van de wetgever, die geregeld moeten worden naar gelang van de datum die eventueel bepaald is voor het sluiten ervan, op een tijdstip dat de essentiële voorwaarden voor de geldigheid ervan nog ontbreken.

De hierboven weergegeven motivering is dus niet toereikend uit het oogpunt van artikel 84, § 1, eerste lid, 2^o, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, zodat de adviesaanvraag niet-ontvankelijk is.

De kamer was samengesteld uit

de Heren

Ph.	HANSE,	kamervoorzitter,
P.	LIÉNARDY,	
J.	JAUMOTTE,	staatsraden,

Mevrouw

C.	GIGOT,	griffier.
----	--------	-----------

Het verslag werd uitgebracht door de H. J.-L. PAQUET, eerste auditeur.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de H. R. ANDERSEN, eerste voorzitter van de Raad van State.

DE GRIFFIER,

C. GIGOT

DE VOORZITTER,

Ph. HANSE

PROJET DE LOI

ALBERT II, ROI DES BELGES,

A tous, présents et à venir,

SALUT.

sur la proposition de notre ministre du Budget et de la Protection de la Consommation, notre ministre de la Mobilité et notre secrétaire d'Etat aux Entreprises Publiques,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS:

notre ministre du Budget et de la Protection de la Consommation, notre ministre de la Mobilité et notre secrétaire d'Etat aux Entreprises Publiques sont chargés de présenter en Notre nom aux Chambres législatives et de déposer à la Chambre des représentants le projet de loi dont la teneur suit

TITRE PREMIER*Disposition générale***Article 1**

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

TITRE II*DIABOLO*

Extension du réseau ferroviaire reliant l'aéroport de Bruxelles au réseau existant

CHAPITRE PREMIER**Définitions****Art. 2**

§ 1^{er}. Pour l'application du présent Titre il y a lieu d'entendre par:

1° «abonnements domicile-lieu de travail»: toutes cartes train (en ce compris les cartes train mixtes) délivrées par la SA de droit public SNCB dans le cadre du transport domicile-lieu de travail;

WETSONTWERP

ALBERT II, KONING DER BELGEN,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen,

ONZE GROET.

op de voordracht van onze minister van Begroting en Consumentenzaken, onze minister van Mobiliteit en onze staatssecretaris voor Overheidsbedrijven,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

onze minister van Begroting en Consumentenzaken, onze minister van Mobiliteit en onze staatssecretaris voor Overheidsbedrijven zijn ermee belast het ontwerp van wet waarvan de tekst hierna volgt, in Onze naam aan de Wetgevende Kamers voor te leggen en bij de Kamer van volksvertegenwoordigers in te dienen:

TITEL I*Algemene bepaling***Artikel 1**

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

TITEL II*DIABOLO*

Uitbreiding van het spoorwegnet dat de luchthaven van Brussel met het bestaande net verbindt

HOOFDSTUK I**Definities****Art. 2**

§ 1. Voor de toepassing van deze Titel wordt verstaan onder:

1° «abonnements woon-werkverkeer»: alle trein-kaarten (m.i.b.v. de gemengde treinkaarten) die door de NV van publiek recht NMBS. worden uitgereikt in het kader van het woon-werkverkeer;

2° «début des travaux»: la date de commencement des travaux du marché attribué pour la construction de l'infrastructure, fixée conformément à l'article 28, § 1^{er}, 1°, de l'arrêté royal du 26 septembre 1996 établissant les règles générales d'exécution des marchés publics et des concessions de travaux publics;

3° «Infrabel»: la SA de droit public «Infrabel»; et

4° «mise en service»: la date de mise en service fixée dans l'autorisation de mise en service visée à l'article 12, 1°, de la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire.

§ 2. Pour l'application du présent Titre, les mots «capacité», «entreprise ferroviaire», «gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire», «infrastructure ferroviaire», «ministre», «organe de contrôle», «réseau» et «sillon» ont le sens qui leur est donné à l'article 5 de la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire.

CHAPITRE II

Extension du réseau

Art. 3

Sous réserve de l'article 17, Infrabel peut confier à un tiers, dénommé «l'exploitant», le financement, la conception, la construction et l'exploitation de l'infrastructure ferroviaire reliant l'aéroport de Bruxelles à la berme centrale de l'autoroute E19, y compris la jonction de cette infrastructure avec la gare ferroviaire souterraine de l'aéroport de Bruxelles et les aménagements d'infrastructure utiles ou nécessaires à l'intérieur de cette gare, dénommée «l'infrastructure», ainsi que toutes tâches accessoires aux tâches précitées confiées par Infrabel à l'exploitant.

Infrabel détermine, dans une convention à conclure avec l'exploitant, les termes et conditions auxquels les tâches visées au premier alinéa sont confiées à l'exploitant.

Art. 4

Infrabel peut notamment, aux fins de l'article 3, constituer une filiale, céder sa participation dans cette filiale et confier à cette société, avant ou après cession de sa participation, les tâches visées à l'article 3. Dans ce cas, l'article 13, § 3, de la loi du 21 mars 1991 portant

2° «aanvangsdatum van de werken»: de datum van de aanvang van de werken van de opdracht gegund voor de bouw van de Infrastructuur, vastgesteld overeenkomstig artikel 28, § 1, 1°, van het koninklijk besluit van 26 september 1996 tot bepaling van de algemene uitvoeringsregels van de overheidsopdrachten en van de concessies voor openbare werken;

3° «Infrabel»: de NV van publiek recht «Infrabel»; en

4° «ingebruikname»: de datum van ingebruikname vastgesteld in de toelating tot ingebruikname bedoeld in artikel 12, 1°, van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen.

§ 2. Voor de toepassing van deze Titel hebben de woorden «capaciteit», «spoorwegonderneming», «spoorweginfrastructuurbeheerder», «spoorweginfrastructuur», «minister», «toezichthoudende orgaan», «net» en «treinpad» de betekenis die eraan wordt gegeven in artikel 5 van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur.

HOOFDSTUK II

Uitbreiding van het net

Art. 3

Onder voorbehoud van artikel 17, kan Infrabel de financiering, het ontwerp, de bouw en de exploitatie van de spoorweginfrastructuur die de luchthaven van Brussel met de middenberm van de snelweg E19 verbindt, inclusief de verbinding van deze infrastructuur met het ondergronds spoorwegstation van de luchthaven van Brussel en de infrastructuurinrichtingen die dienstig of nodig zijn binnenin het station (de «Infrastructuur» genoemd), toevertrouwen aan een derde, «de exploitant» genoemd, alsook alle taken horend bij de voornoemde taken die door Infrabel aan de exploitant zijn toevertrouwd.

Infrabel bepaalt, in een overeenkomst die met de exploitant zal worden gesloten, de bepalingen en voorwaarden waartegen de taken bedoeld in het eerste lid aan de exploitant worden toevertrouwd.

Art. 4

Infrabel kan inzonderheid, voor doeleinden van artikel 3, een dochtervennootschap oprichten, haar deelneming in deze dochtervennootschap overdragen en aan deze vennootschap, vóór of na de overdracht van haar deelneming, de in artikel 3 bedoelde taken toever-

réforme de certaines entreprises publiques économiques ne s'applique pas.

Art. 5

Les droits de l'exploitant en vertu de la convention visée à l'article 3, alinéa 2, peuvent être cédés, transférés ou donnés en sûreté au profit de prêteurs, de prestataires de services financiers ou de personnes désignées par ceux-ci dans le cadre d'opérations de financement ou de refinancement, aux conditions déterminées dans la convention visée à l'article 3, alinéa 2.

CHAPITRE III

Droits immobiliers

Art. 6

Infrabel peut céder à l'exploitant la propriété de fonds, le cas échéant limités à des emprises en sous-sols, nécessaires ou utiles à la mise en œuvre des tâches visées à l'article 3. Toute cession faite en vertu du présent article prévoit une option de rachat des fonds précités et de l'Infrastructure en faveur d'Infrabel, exerçable aux conditions convenues entre Infrabel et l'exploitant lors de la cession, lorsque l'exploitation de l'Infrastructure par l'exploitant prend fin par l'échéance du terme ou autrement.

Art. 7

Infrabel peut constituer en faveur de l'exploitant d'autres droits réels ou des droits personnels sur les fonds visés à l'article 6. Tout droit réel ou personnel constitué en vertu du présent article expire lorsque l'exploitation de l'Infrastructure par l'exploitant prend fin par l'échéance du terme ou autrement.

Art. 8

Les droits réels que l'exploitant détient en vertu des articles 6 et 7 sont exclusivement destinés à la mise en œuvre des tâches visées à l'article 3.

trouwen. In dat geval is artikel 13, § 3, van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, niet van toepassing.

Art. 5

De rechten van de exploitant krachtens de in artikel 3, tweede lid, bedoelde overeenkomst, kunnen worden overgedragen of tot zekerheid worden gesteld ten gunste van kredietverstrekkers, van verstrekkers van financiële diensten, of van personen aangewezen door dezen in het kader van financieringsoperaties of van herfinanciering, onder de voorwaarden bepaald in de in artikel 3, tweede lid bedoelde overeenkomst.

HOOFDSTUK III

Onroerende rechten

Art. 6

Infrabel kan aan de exploitant de eigendom overdragen van onroerende goederen, in voorkomend geval beperkt tot ondergrondse innames, die nodig of dienstig zijn voor de uitvoering van de in artikel 3 bedoelde taken. Elke overdracht krachtens dit artikel voorziet in een terugkoopoptie van de voornoemde onroerende goederen en van de Infrastructuur ten voordele van Infrabel, uitoefenbaar tegen de voorwaarden overeengekomen tussen Infrabel en de exploitant op het ogenblik van de overdracht, wanneer de exploitatie van de Infrastructuur door de exploitant eindigt door het verstrijken van de termijn of anderszins.

Art. 7

Infrabel kan ten gunste van de exploitant andere zakelijke rechten of persoonlijke rechten op de onroerende goederen bedoeld in artikel 6, vestigen. Elk zakelijk of persoonlijk recht gevestigd krachtens dit artikel vervalt wanneer de exploitatie van de Infrastructuur door de exploitant eindigt door het verstrijken van de termijn of anderszins.

Art. 8

De zakelijke rechten die de exploitant krachtens de artikelen 6 en 7 bezit, zijn uitsluitend bestemd voor de uitvoering van de in artikel 3 bedoelde taken.

Art. 9

Les fonds dont la propriété est cédée ou sur lesquels d'autres droits réels ou personnels sont constitués en vertu des articles 6 et 7 sont et resteront désaffectés de plein droit du domaine public à compter de la cession ou la constitution de droits réels ou personnels en cause en faveur de l'exploitant jusqu'à la fin de l'exploitation de l'Infrastructure par l'exploitant, par l'échéance du terme ou autrement.

Art. 10

La SA de droit public SNCB Holding peut constituer des droits réels ou personnels sur la gare ferroviaire souterraine de l'aéroport de Bruxelles en faveur de l'exploitant en vue de lui permettre de réaliser la jonction de l'Infrastructure avec la gare ferroviaire souterraine de l'aéroport de Bruxelles et les aménagements utiles ou nécessaires à la mise en œuvre des tâches visées à l'article 3.

Les droits réels constitués en vertu du premier alinéa confèrent à l'exploitant, pendant leur durée, la propriété des améliorations apportées à la gare. Ces droits réels expirent lorsque l'exploitation de l'Infrastructure par l'exploitant prend fin par l'échéance du terme ou autrement.

CHAPITRE IV

Financement du coût d'investissement de l'Infrastructure

Section première

Contribution du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire

Art. 11

§ 1^{er}. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire peut s'engager par contrat à payer une contribution annuelle à l'exploitant à partir de l'année calendrier du second anniversaire de la date de début des travaux et pour la durée convenue dans la convention visée à l'article 3, alinéa 2.

Art. 9

De onroerende goederen waarvan de eigendom is overgedragen of waarop andere zakelijke of persoonlijke rechten zijn gevestigd met toepassing van de artikelen 6 en 7, zijn en blijven van rechtswege gedesaffecteerd van het openbaar domein te rekenen vanaf de overdracht of de vestiging van de betrokken zakelijke of persoonlijke rechten ten voordele van de exploitant tot de beëindiging van de exploitatie van de Infrastructuur door de exploitant, door het verstrijken van de termijn of anderszins.

ART. 10

De NV van publiek recht NMBS Holding kan zakelijke of persoonlijke rechten vestigen op het ondergrondse spoorwegstation van de luchthaven van Brussel ten voordele van de exploitant om hem toe te laten de verbinding van de Infrastructuur met het ondergrondse spoorwegstation van de luchthaven van Brussel en de inrichtingen die dienstig of nodig zijn voor de uitvoering van de in artikel 3 bedoelde taken, te verwezenlijken.

De zakelijke rechten gevestigd krachtens het eerste lid, geven de exploitant, tijdens de duur ervan, het eigendomsrecht van de verbeteringen die aan het station worden aangebracht. Deze zakelijke rechten vervallen wanneer de exploitatie van de Infrastructuur door de exploitant eindigt door het verstrijken van de termijn of anderszins.

HOOFDSTUK IV

Financiering van de investeringskost van de Infrastructuur

Afdeling 1

Bijdrage van de spoorweginfrastructuurbeheerder

Art. 11

§ 1. De spoorweginfrastructuurbeheerder kan zich contractueel verbinden tot betaling van een jaarlijkse bijdrage aan de exploitant vanaf het kalenderjaar van de tweede verjaardag van de aanvangsdatum van de werken en voor een termijn overeengekomen in de overeenkomst bedoeld in artikel 3, tweede lid.

§ 2. Le montant initial de la contribution visée au §1^{er} est fixé à 9 millions d'euros. Toute augmentation de ce montant en vertu de la convention visée à l'article 3, alinéa 2, est soumise à l'approbation du Roi, par arrêté délibéré en Conseil des ministres.

§ 3. Le montant de la contribution visée au §1^{er} est indexé sur base de l'indice santé (ou tout indice comparable le remplaçant) à partir de l'année calendrier du troisième anniversaire de la date de début des travaux, aux modalités déterminées dans la convention conclue en vertu de l'article 3, alinéa 2.

Section 2

Redevances passager

Art. 12

§1^{er}. Toute entreprise ferroviaire utilisant l'infrastructure ferroviaire pour le transport de voyageurs applique et perçoit, sur chaque voyage par train au départ ou à destination de l'aéroport de Bruxelles, à l'exclusion des abonnements domicile-lieu de travail dont la gare de l'aéroport de Bruxelles est la gare d'arrivée et des voyages des personnes ayant droit au libre parcours sur toutes les voies de communication exploitées ou concédées par les pouvoirs publics conformément aux articles 66, 71 et 118*bis* de la Constitution, un supplément sur le prix du voyage à acquitter par le voyageur, dénommé «redevance passager».

§ 2. Le montant initial de la redevance passager et toute modification ultérieure de ce montant sont arrêtés par le Roi, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, sur proposition du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.

§ 3. Nonobstant les §§ 1^{er} et 2, une entreprise ferroviaire peut convenir avec l'exploitant, dans la convention visée à l'article 13, § 2, de ne pas appliquer et percevoir la redevance passager sur les voyages au départ ou à destination de l'aéroport de Bruxelles de passagers bénéficiant de réductions tarifaires ou de la gratuité imposées par l'Etat, moyennant le paiement par l'entreprise ferroviaire à l'exploitant d'un montant équivalent aux redevances à appliquer et percevoir en vertu du § 1^{er} sur les voyages de ces passagers.

§ 4. Le montant de la redevance passager est indexé annuellement en fonction de la moyenne de l'indice santé (ou tout indice comparable le remplaçant)

§ 2. Het initiële bedrag van de bijdrage bedoeld in § 1 is vastgesteld op 9 miljoen euro. Elke verhoging van dit bedrag krachtens de in artikel 3, tweede lid bedoelde overeenkomst, is onderworpen aan de goedkeuring van de Koning, bij besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad.

§ 3. Het bedrag van de bijdrage bedoeld in §1 wordt geïndexeerd op basis van de gezondheidsindex (of elke vergelijkbare index die deze vervangt) vanaf het kalenderjaar van de derde verjaardag van de aanvangsdatum van de werken, tegen de voorwaarden bepaald in de overeenkomst gesloten krachtens artikel 3, tweede lid.

Afdeling 2

Passagiervergoedingen

Art. 12

§ 1. Elke spoorwegonderneming die gebruik maakt van de spoorweginfrastructuur voor het vervoer van reizigers, int en ontvangt voor elke treinreis van of naar de luchthaven van Brussel, met uitzondering van de abonnementen woon-werkverkeer waarvan het station van de luchthaven van Brussel het eindstation is en de reizen van personen die recht hebben op gratis reizen met alle verplaatsingsmiddelen die door de publieke overheden worden uitgebaat of in concessie gegeven overeenkomstig de artikelen 66, 71 en 118*bis* van de Grondwet, een supplement op de prijs van de reis te voldoen door de reiziger, «passagiervergoeding» genoemd.

§ 2. Het initieel bedrag van de passagiervergoeding en elke latere wijziging van dit bedrag worden vastgesteld door de Koning, bij besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, op voorstel van de spoorweginfrastructuurbeheerder.

§ 3. Niettegenstaande §§ 1 en 2, kan een spoorwegonderneming met de exploitant, in de in artikel 13, § 2, bedoelde overeenkomst, overeenkomen om de passagiervergoeding voor de reizen van en naar de luchthaven van Brussel niet te innen en te ontvangen voor reizigers die genieten van tariefverminderingen of van gratis vervoer opgelegd door de Staat, mits de betaling door de spoorwegonderneming aan de exploitant van een bedrag gelijk aan de vergoedingen te innen en te ontvangen krachtens § 1 voor de reizen van deze passagiers.

§ 4. Het bedrag van de passagiervergoeding wordt jaarlijks geïndexeerd op basis van de gemiddelde gezondheidsindex (of elke vergelijkbare index die deze

pour l'année calendrier précédant l'année calendrier pour laquelle la redevance est due par rapport à la moyenne de l'indice santé (ou tout indice comparable le remplaçant) pour l'année 2004.

Art. 13

§ 1^{er}. Toute entreprise ferroviaire verse à l'exploitant les redevances passager à appliquer et percevoir conformément à l'article 12, § 1^{er}.

§ 2. Les termes et conditions de la rétrocession prévue au § 1^{er} sont arrêtés dans une convention à conclure entre l'exploitant et chaque entreprise ferroviaire demandant l'attribution de capacités pour le transport de voyageurs au départ ou à destination de l'aéroport de Bruxelles. Ces termes et conditions comprennent la périodicité de la rétrocession, les méthodes de comptage du nombre de passagers transportés, les sûretés à constituer par l'entreprise ferroviaire en garantie de son obligation de rétrocession et la rémunération de la perception de redevances passager non-incorporées dans le prix du titre de transport.

§ 3. A défaut d'accord entre l'exploitant et l'entreprise ferroviaire ayant introduit une demande de capacité sur les termes et conditions de la convention visée au §2 dans les 3 mois de cette demande, le Roi peut, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, fixer des règles concernant les matières visées au § 2 sur proposition du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire. Ces règles sont d'application jusqu'à l'entrée en vigueur d'une convention conclue conformément au § 2.

Art. 14

§ 1^{er}. La redevance passager est appliquée et perçue à partir du premier jour du mois suivant le second anniversaire de la date de début des travaux jusque et y compris le dernier jour du mois au cours duquel prend fin l'exploitation de l'infrastructure par l'exploitant, par l'échéance du terme ou autrement.

§ 2. Par dérogation au § 1^{er}, le montant de la redevance passager est réduit de moitié pour la période allant du premier jour du mois suivant le second anniversaire de la date de début des travaux jusque et y compris le dernier jour du mois de la mise en service de l'infrastructure.

Art. 13.

vervangt) voor het kalenderjaar voorafgaand aan het kalenderjaar waarvoor de vergoeding verschuldigd is ten opzichte van de gemiddelde gezondheidsindex (of elke vergelijkbare index die deze vervangt) voor het jaar 2004.

§ 1. Elke spoorwegonderneming stort aan de exploitant de passagiersvergoedingen die moeten worden geïnd en ontvangen overeenkomstig artikel 12, § 1.

§ 2. De bepalingen en voorwaarden van de retrocessie bepaald in § 1, worden vastgesteld in een overeenkomst die zal worden gesloten tussen de exploitant en elke spoorwegonderneming die de toekenning van capaciteiten vraagt voor het vervoer van reizigers van en naar de luchthaven van Brussel. Deze bepalingen en voorwaarden behelzen de periodiciteit van de retrocessie, de methodes van het tellen van het aantal vervoerde reizigers, de zekerheden die door de spoorwegonderneming moeten worden gevestigd als waarborg voor haar retrocessieverplichting en de vergoeding voor de inning van de passagiersvergoedingen die niet inbegrepen zijn in de prijs van het vervoersbewijs.

§ 3. Bij gebrek aan een overeenkomst tussen de exploitant en de spoorwegonderneming die een aanvraag tot capaciteit heeft ingediend tegen de bepalingen en voorwaarden van de in §2 bedoelde overeenkomst binnen 3 maanden na deze aanvraag, kan de Koning, bij besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, regels vaststellen betreffende de in § 2 bedoelde materies op voorstel van de spoorweginfrastructuurbeheerder. Deze regels zijn van toepassing tot de inwerkingtreding van een overeenkomst gesloten overeenkomstig § 2.

Art. 14

§ 1. De passagiersvergoeding wordt geïnd en ontvangen vanaf de eerste dag van de maand volgend op de tweede verjaardag van de aanvangsdatum van de werken tot en met de laatste dag van de maand tijdens dewelke de exploitatie van de Infrastructuur door de exploitant eindigt, door het verstrijken van de termijn of anderszins.

§ 2. In afwijking van § 1, wordt het bedrag van de passagiersvergoeding met de helft verminderd voor de periode vanaf de eerste dag van de maand volgend op de tweede verjaardag van de aanvangsdatum van de werken tot en met de laatste dag van de maand van de ingebruikname van de Infrastructuur.

Section 3

Contribution des entreprises ferroviaires

Art. 15

§ 1^{er}. Toute entreprise ferroviaire utilisant l'infrastructure ferroviaire pour le transport intérieur de voyageurs est redevable d'une contribution annuelle, dénommée «contribution des entreprises ferroviaires», égale au plus élevé des deux montants suivants:

- 0,5% du chiffre d'affaires (hors TVA) réalisé par l'entreprise ferroviaire concernée sur le transport intérieur de voyageurs sur l'infrastructure ferroviaire au cours de l'année calendrier précédant l'année pour laquelle la contribution est due; et
- 1.887.000 euros indexés en fonction de la moyenne de l'indice santé (ou tout indice comparable le remplaçant) pour l'année calendrier précédant l'année pour laquelle la contribution est due par rapport à la moyenne de l'indice santé pour l'année 2004 multiplié par la clé de répartition visée au § 3.

§ 2. La contribution des entreprises ferroviaires est perçue par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire verse les sommes perçues à l'exploitant dans les 20 jours ouvrables de la perception de celles-ci.

Pour s'assurer du paiement de cette contribution, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire peut imposer aux entreprises ferroviaires la fourniture d'une garantie financière. Celle-ci est proportionnelle à la contribution dont l'entreprise ferroviaire en question est redevable, transparente et non discriminatoire.

§ 3. La clé de répartition visée au § 1^{er} est égale, pour l'entreprise ferroviaire redevable de la contribution, au quotient (i) du chiffre d'affaires (hors TVA) réalisé par cette entreprise ferroviaire sur le transport intérieur de voyageurs sur l'infrastructure ferroviaire au cours de l'année calendrier précédant l'année pour laquelle la contribution est due sur (ii) la somme des chiffres d'affaires (hors TVA) réalisés sur le transport intérieur de voyageurs sur l'infrastructure ferroviaire, au cours de l'année calendrier précédant l'année pour laquelle la contribution est due, par les entreprises ferroviaires qui sont redevables de la contribution.

§ 4. Pour les besoins du calcul du montant de la contribution des entreprises ferroviaires, chaque entre-

Afdeling 3

Bijdrage van de spoorwegondernemingen

Art. 15

§ 1. Elke spoorwegonderneming die gebruik maakt van de spoorweginfrastructuur voor het binnenlands vervoer van reizigers dient een jaarlijkse bijdrage te betalen, «bijdrage van de spoorwegondernemingen» genoemd, gelijk aan het hoogste van beide onderstaande bedragen:

- 0,5% van de omzet (exclusief BTW) die door de betrokken spoorwegonderneming werd gerealiseerd op het binnenlands vervoer van reizigers op de spoorweginfrastructuur tijdens het kalenderjaar voorafgaand aan het jaar waarvoor de bijdrage verschuldigd is; en
- 1.887.000 euro geïndexeerd op basis van de gemiddelde gezondheidsindex (of elke vergelijkbare index die deze vervangt) voor het kalenderjaar voorafgaand aan het jaar waarvoor de bijdrage verschuldigd is ten opzichte van de gemiddelde gezondheidsindex voor het jaar 2004 vermenigvuldigd met de in §3 bedoelde verdeelsleutel.

§ 2. De bijdrage van de spoorwegondernemingen wordt ontvangen door de spoorweginfrastructuurbeheerder. De spoorweginfrastructuurbeheerder stort de ontvangen bedragen aan de exploitant binnen 20 werkdagen vanaf de ontvangst ervan.

Om zeker te zijn van de betaling van deze bijdrage, kan de spoorweginfrastructuurbeheerder aan de spoorwegondernemingen het verstrekken van een financiële waarborg opleggen. Deze staat in verhouding tot de bijdrage die de betrokken spoorwegonderneming verschuldigd is, en is transparant en niet-discriminerend.

§ 3. De in § 1 bedoelde verdeelsleutel is, voor de spoorwegonderneming die de bijdrage verschuldigd is, gelijk aan het quotiënt van (i) de omzet (exclusief BTW) die door deze spoorwegonderneming werd gerealiseerd op het binnenlands vervoer van reizigers op de spoorweginfrastructuur tijdens het kalenderjaar voorafgaand aan het jaar waarvoor de bijdrage verschuldigd is op (ii) de som van de omzetcijfers (exclusief BTW) gerealiseerd op het binnenlands vervoer van reizigers op de spoorweginfrastructuur tijdens het kalenderjaar voorafgaand aan het kalenderjaar waarvoor de bijdrage verschuldigd is door de spoorwegondernemingen die de bijdrage verschuldigd zijn.

§ 4. Voor de berekening van het bedrag van de bijdrage van de spoorwegondernemingen, deelt elke

prise ferroviaire redevable de la contribution communiquée au gestionnaire de l'infrastructure, au plus tard le 1^{er} juin de l'année pour laquelle la contribution est due, le chiffre d'affaires (hors TVA) réalisé par celle-ci sur le transport intérieur de voyageurs sur l'infrastructure ferroviaire au cours de l'année calendrier précédente, ainsi que les éléments en permettant le contrôle.

Sur base des données communiquées par les entreprises ferroviaires conformément à l'alinéa précédent, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire notifie à chaque entreprise ferroviaire redevable de la contribution, au plus tard le 15 juin de chaque année, le montant de la contribution dont elle est redevable pour l'année en cours.

§ 5. L'entreprise ferroviaire redevable de la contribution verse au gestionnaire de l'infrastructure, au plus tard le 30 juin de l'année en cours, le montant de la contribution dont il est redevable pour cette année.

Art. 16

§ 1^{er}. La contribution visée à l'article 15 est due à partir de l'année calendrier du second anniversaire de la date de début des travaux jusque et y compris:

- l'année calendrier du trente-neuvième anniversaire de la date de début des travaux; ou
- si, elle intervient avant cette année, l'année au cours de laquelle l'exploitation de l'infrastructure par l'exploitant prend fin par l'échéance du terme ou autrement.

§ 2. Le montant de la contribution dont une entreprise ferroviaire est redevable pour l'année calendrier du second anniversaire de la date de début des travaux est calculé au prorata du nombre de mois entiers compris entre le second anniversaire de la date de début des travaux et le 1^{er} janvier de l'année suivante.

CHAPITRE V

Gestion de l'Infrastructure

Art. 17

Nonobstant l'article 3, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire assure la gestion du trafic et des circulations sur l'infrastructure.

spoorwegonderneming die de bijdrage verschuldigd is de infrastructuurbeheerder uiterlijk op 1 juni van het jaar waarvoor de bijdrage verschuldigd is, de omzet (exclusief BTW) mee die zij heeft gerealiseerd op het binnenlands vervoer van reizigers op de spoorweginfrastructuur tijdens het voorafgaande kalenderjaar, evenals die gegevens die de controle ervan moeten toelaten.

Op basis van de gegevens meegedeeld door de spoorwegondernemingen overeenkomstig het bovenstaande lid, stelt de spoorweginfrastructuurbeheerder elke spoorwegonderneming die de bijdrage verschuldigd is, uiterlijk op 15 juni van elk jaar in kennis van het bedrag van de bijdrage die zij verschuldigd is voor het lopende jaar.

§ 5. De spoorwegonderneming die de bijdrage verschuldigd is, stort aan de infrastructuurbeheerder, uiterlijk op 30 juni van het lopende jaar, het bedrag van de bijdrage die hij voor dat jaar verschuldigd is.

Art. 16

§ 1. De in artikel 15 bedoelde bijdrage is verschuldigd vanaf het kalenderjaar van de tweede verjaardag van de aanvangsdatum van de werken tot en met:

- het kalenderjaar van de negenendertigste verjaardag van de aanvangsdatum van de werken; of
- indien dit gebeurt vóór dat jaar, het jaar tijdens hetwelk de exploitatie van de Infrastructuur door de exploitant eindigt door het verstrijken van de termijn of anderszins.

§ 2. Het bedrag van de bijdrage die een spoorwegonderneming verschuldigd is voor het kalenderjaar van de tweede verjaardag van de aanvangsdatum van de werken wordt berekend prorata het aantal volledige maanden tussen de tweede verjaardag van de aanvangsdatum van de werken en 1 januari van het volgende jaar.

HOOFDSTUK V

Beheer van de Infrastructuur

Art. 17

Niettegenstaande artikel 3 verzekert de spoorweginfrastructuurbeheerder het beheer van het verkeer en de circulatie op de Infrastructuur.

Art. 18

§ 1^{er}. Tout accord visé à l'article 24 de la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire comporte la faculté pour le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire:

- de suspendre ou d'exclure les capacités attribuées sur l'Infrastructure ou, à défaut, sur d'autres segments pertinents de l'infrastructure ferroviaire à une entreprise ferroviaire restant en défaut, au cours de la période de validité de ces capacités, de respecter tout ou partie de ses obligations en vertu des articles 12 à 16 ou de conventions conclues sur base de l'article 13, §2, après mise en demeure par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire; ou

- de ne pas renouveler les capacités attribuées sur l'Infrastructure ou, à défaut, sur d'autres segments pertinents de l'infrastructure ferroviaire à une entreprise ferroviaire étant restée en défaut, aux cours des deux périodes de validité précédentes de ces capacités, de respecter tout ou partie des obligations précitées après mise en demeure par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.

§ 2. L'organe de contrôle tranche, au titre de sa mission de règlement administratif des litiges visée à l'article 62, § 4, de la loi du 4 décembre 2006 précitée, les litiges relatifs à l'usage par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire de la faculté visée au §1^{er}, selon les modalités fixées audit article ou fixées par le Roi en vertu celui-ci.

Art. 19

Le document de référence du réseau visé à l'article 21 de la loi du 4 décembre 2006 précitée mentionne les dispositions des articles 12 à 16 de même que les dispositions arrêtées en exécution de ceux-ci.

CHAPITRE VI

Dispositions diverses

Art. 20

Dans l'exercice de ses missions visées à l'article 62, §§ 3 à 5, de la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire en relation avec des matières visées aux articles 18, § 1^{er}, et 19, l'organe de contrôle applique les articles 12 à 19.

Art. 18

§ 1. Elke overeenkomst bedoeld in artikel 24 van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur houdt voor de spoorweginfrastructuurbeheerder het recht in om:

- de capaciteiten op te schorten of uit te sluiten die op de Infrastructuur of, bij gebreke daaraan, op andere relevante segmenten van de spoorweginfrastructuur zijn toegekend aan een spoorwegonderneming die, tijdens de geldigheidsperiode van deze capaciteiten, in gebreke blijft alle of een deel van haar verplichtingen krachtens de artikelen 12 tot 16 of krachtens overeenkomsten gesloten op basis van artikel 13, §2, na een ingebrekestelling door de spoorweginfrastructuurbeheerder, na te komen; of

- de capaciteiten niet te vernieuwen die op de Infrastructuur of, bij gebreke daaraan, op andere relevante segmenten van de spoorweginfrastructuur zijn toegekend aan een spoorwegonderneming die, tijdens de twee voorafgaande geldigheidsperiodes in gebreke is gebleven alle of een deel van voornoemde verplichtingen, na ingebrekestelling door de spoorweginfrastructuurbeheerder, na te komen.

§ 2. Het toezichthoudende orgaan beslecht, in uitvoering van zijn opdracht inzake de administratieve afhandeling van geschillen bedoeld in artikel 62, § 4, van voornoemde wet van 4 december 2006, de geschillen betreffende het gebruik door de beheerder van de spoorweginfrastructuur van het recht bedoeld in § 1, overeenkomstig de modaliteiten bepaald in dit artikel of bepaald door de Koning krachtens dit artikel.

Art. 19

De netverklaring bedoeld in artikel 21 van voornoemde wet van 4 december 2006 vermeldt zowel de bepalingen van de artikelen 12 tot 16 als de bepalingen vastgesteld in uitvoering daarvan.

HOOFDSTUK VI

Diverse bepalingen

Art. 20

In de uitoefening van zijn opdrachten bedoeld in artikel 62, §§ 3 tot 5, van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur met betrekking tot materies bedoeld in de artikelen 18, § 1, en 19, past het toezichthoudende orgaan de artikelen 12 tot 19 toe.

Art. 21

Pour l'application de la présente loi, toute référence à l'exploitant vise également les personnes visées à l'article 5 qui lui sont substituées par ou en vertu de contrats directs conclus avec les personnes visées à l'article 5.

Art. 22

Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire notifie aux entreprises ferroviaires utilisant l'infrastructure ferroviaire pour le transport de voyageurs, par lettre recommandée avec accusé de réception:

- la date de début de travaux dans les 20 jours de celle-ci ou, pour les entreprises ferroviaires n'utilisant pas l'infrastructure ferroviaire pour le transport de voyageurs à cette date, dans les 20 jours de la première demande de capacité pour le transport de voyageurs;
- la date de mise en service de l'infrastructure, au plus tard 20 jours avant cette date ou, pour les entreprises ferroviaires n'utilisant pas l'infrastructure ferroviaire pour le transport de voyageurs à cette date, dans les 20 jours de la première demande de capacité pour le transport de voyageurs au départ ou à destination de l'aéroport de Bruxelles;
- la date à laquelle prennent fin les droits d'exploitation de l'exploitant, dans les 20 jours de celle-ci.

Art. 21

Voor de toepassing van deze wet, verwijst elke verwijzing naar de exploitant ook naar de personen bedoeld in artikel 5 of de personen aangewezen door hen die overeenkomstig of krachtens directe overeenkomsten gesloten met de personen bedoeld in artikel 5, in hun plaats werden gesteld.

Art. 22

De spoorweginfrastructuurbeheerder stelt de spoorwegondernemingen die gebruik maken van de spoorweginfrastructuur voor het vervoer van reizigers per aangetekend schrijven met ontvangstbewijs in kennis van:

- de aanvangsdatum van de werken binnen 20 dagen vanaf die datum of, voor de spoorwegondernemingen die op die datum geen gebruik maken van de spoorweginfrastructuur voor het vervoer van reizigers, binnen 20 dagen vanaf het eerste verzoek om capaciteit voor het vervoer van reizigers;
- de datum van de ingebruikname van de infrastructuur, uiterlijk 20 dagen voor deze datum of, voor de spoorwegondernemingen die op die datum geen gebruik maken van de spoorweginfrastructuur voor het vervoer van reizigers, binnen 20 dagen vanaf het eerste verzoek om capaciteit voor het vervoer van reizigers van of naar de luchthaven van Brussel;
- de datum waarop de exploitatierechten van de exploitant vervallen, binnen 20 dagen vanaf die datum.

TITEL II

Rectifications relatives à la répartition des biens lors de la scission de la SNCB

Art. 23

Il est inséré un article 359*bis* dans la loi du 20 juillet 2006 portant dispositions diverses, rédigé comme suit:

«Le Roi peut préciser les droits d'usage maintenus de manière ininterrompu et non équivoque à la SNCB Holding sur des actifs visés aux articles 3, § 1^{er}, 2^o, et 14, § 1^{er}, 1^o, de l'arrêté royal du 14 juin 2004 précité afin de garantir la continuité de ses droits et obligations résultant de contrats qu'elle a conclus avec des tiers avant le 1^{er} janvier 2005».

Donné à Bruxelles, le 1^{er} avril 2007

ALBERT

PAR LE ROI :

*Le ministre du Budget et de
la Protection de la Consommation,*

Freya VAN DEN BOSSCHE

Le ministre de la Mobilité,

Renaat LANDUYT

Le secrétaire d'Etat aux Entreprise Publiques,

Bruno TUYBENS

TITEL II

Rechtzettingen in verband met de verdeling van de goederen bij de splitsing van NMBS

Art. 23

In de wet van 20 juli 2006 houdende diverse bepalingen wordt een artikel 359*bis* ingevoegd dat als volgt luidt:

«De Koning kan de gebruiksrechten preciseren die de NMBS Holding op ononderbroken en ondubbelzinnige wijze heeft behouden op activa bedoeld in de artikelen 3, § 1, 2^o, en 14, § 1, 1^o, van voornoemd koninklijk besluit van 14 juni 2004 teneinde de continuïteit te garanderen van de rechten en verbintenissen die voortvloeien uit contracten die zij vóór 1 januari 2005 met derden heeft gesloten.»

Gegeven te Brussel, 1 april 2007

ALBERT

VAN KONINGSWEGE :

*De minister van Begroting en
Consumentenzaken,*

Freya VAN DEN BOSSCHE

De minister van Mobiliteit,

Renaat LANDUYT

De staatsecretaris voor Overheidsbedrijven,

Bruno TUYBENS