

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

25 maart 2015

WETSONTWERP

**tot wijziging van de wet van
30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex en
van enkele andere bepalingen inzake spoor**

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

25 mars 2015

PROJET DE LOI

**modifiant la loi du 30 août 2013 portant
le Code ferroviaire et certaines autres
dispositions en matière ferroviaire**

INHOUD

Blz.

Samenvatting	3
Memorie van toelichting	4
Voorontwerp	21
Advies van de Raad van State	69
Wetsontwerp	75
Bijlagen bij de wet	120
Gecoördineerde teksten	134

Pages

SOMMAIRE

Résumé	3
Exposé des motifs	4
Avant-projet	21
Avis du Conseil d'État	69
Projet de loi	75
Annexes à la loi	120
Textes coordonnés	134

De regering heeft dit wetsontwerp op 25 maart 2015 ingediend.

Le gouvernement a déposé ce projet de loi le 25 mars 2015.

De “goedkeuring tot drukken” werd op 2 april 2015 door de Kamer ontvangen.

Le “bon à tirer” a été reçu à la Chambre le 2 avril 2015.

N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	:	Parti Socialiste
MR	:	Mouvement Réformateur
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten
sp.a	:	socialistische partij anders
Ecolo-Groen	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
cdH	:	centre démocrate Humaniste
VB	:	Vlaams Belang
PTB-GO!	:	Parti du Travail de Belgique – Gauche d'Ouverture
FDF	:	Fédéralistes Démocrates Francophones
PP	:	Parti Populaire

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

DOC 54 0000/000:	Parlementair document van de 54 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA:	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV:	Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV:	Beknopt Verslag
CRIV:	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)
PLEN:	Plenum
COM:	Commissievergadering
MOT:	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 54 0000/000:	Document parlementaire de la 54 ^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA:	Questions et Réponses écrites
CRIV:	Version Provisoire du Compte Rendu intégral
CRABV:	Compte Rendu Analytique
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:	Séance plénière
COM:	Réunion de commission
MOT:	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

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

De publicaties worden uitsluitend gedrukt op FSC gecertificeerd papier

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

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

Les publications sont imprimées exclusivement sur du papier certifié FSC

SAMENVATTING

Dit wetsontwerp beoogt de Spoorcodex te wijzigen om de richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte om te zetten.

Deze richtlijn dient uiterlijk op 16 juni 2015 omgezet te zijn.

Deze richtlijn bestaat uit de herziening van de richtlijn 91/440/EEG van de Raad van 29 juli 1991 betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap, de richtlijn 95/18/EG van de Raad van 19 juni 1995 betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen en de richtlijn 2001/14/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 inzake de toewijzing van spoorweginfra-structuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheids certificering.

De techniek van herziening is niet louter een zuiver vormelijke wijziging, zij houdt ook in dat er inhoudelijke wijzigingen worden aangebracht aan de teksten die er het voorwerp van uitmaken. Dat is de reden waarom dit wetsontwerp van wet noodzakelijk is.

De in het kader van dit ontwerp gevolgde methodologie beoogt op een volledige en zo getrouw mogelijke wijze de omzetting van de richtlijn 2012/34/EG. Er zijn geen wijzigingen gebeurd aan bepalingen die duidelijk zijn en die geen bewegingsvrijheid te laten voor de lidstaten.

RÉSUMÉ

Le présent projet de loi vise à modifier le Code ferroviaire en vue de transposer la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen.

Cette directive doit être transposée pour le 16 juin 2015 au plus tard.

Cette directive consiste à refondre la directive 91/440/CEE du Conseil du 29 juillet 1991 relative au développement de chemins de fer communautaires, la directive 95/18/CE du Conseil du 19 juin 1995 concernant les licences des entreprises ferroviaires et la directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité.

La technique de la refonte n'est pas qu'une démarche d'ordre purement formel, elle implique également que soient apportées des modifications de fond aux actes qui en font l'objet. C'est la raison pour laquelle, le présent projet de loi est indispensable.

Enfin, la méthodologie suivie dans le cadre du présent projet vise à transposer de la manière la plus fidèle possible, voire in extenso, les dispositions de la directive 2012/34/UE. Il n'y a en effet pas lieu de modifier les dispositions qui sont claires et qui n'induisent pas de marge de manœuvre dans le chef des États membres.

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Dit wetsontwerp beoogt de Spoorcodex te wijzigen om de richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte om te zetten.

Deze richtlijn dient uiterlijk op 16 juni 2015 omgezet te zijn.

Deze richtlijn bestaat uit de herziening van de richtlijn 91/440/EEG van de Raad van 29 juli 1991 betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap, de richtlijn 95/18/EG van de Raad van 19 juni 1995 betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen en de richtlijn 2001/14/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheidscertificering.

De techniek van herziening is niet louter een zuiver vormelijke wijziging, zij houdt ook in dat er inhoudelijke wijzigingen worden aangebracht aan de teksten die er het voorwerp van uitmaken. Dat is de reden waarom dit wetsontwerp noodzakelijk is.

De in het kader van dit ontwerp gevolgde methodologie beoogt op een volledige en zo getrouw mogelijke wijze de omzetting van de richtlijn 2012/34/EG. Er zijn geen wijzigingen gebeurd aan bepalingen die duidelijk zijn en die geen bewegingsvrijheid te laten voor de lidstaten.

ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING

HOOFDSTUK 1

Algemene bepalingen

Artikel 1

Dit artikel behoeft geen uitleg.

Art. 2

Dit artikel preciseert dat dit ontwerp van wet de richtlijn 2012/34/EU gedeeltelijk omzet omdat sommige bepalingen ervan zullen omgezet worden door

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Le présent projet de loi vise à modifier le Code ferroviaire en vue de transposer la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen.

Cette directive doit être transposée pour le 16 juin 2015 au plus tard.

Cette directive consiste à refondre la directive 91/440/CEE du Conseil du 29 juillet 1991 relative au développement de chemins de fer communautaires, la directive 95/18/CE du Conseil du 19 juin 1995 concernant les licences des entreprises ferroviaires et la directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité.

La technique de la refonte n'est pas qu'une démarche d'ordre purement formel, elle implique également que soient apportées des modifications de fond aux actes qui en font l'objet. C'est la raison pour laquelle le présent projet de loi est indispensable.

Enfin, la méthodologie suivie dans le cadre du présent projet vise à transposer de la manière la plus fidèle possible, voire in extenso, les dispositions de la directive 2012/34/UE. Il n'y a en effet pas lieu de modifier les dispositions qui sont claires et qui n'induisent pas de marge de manœuvre dans le chef des États membres.

COMMENTAIRES DES ARTICLES

CHAPITRE 1^{ER}

Dispositions générales

Article 1^{er}

Cet article n'appelle pas de commentaire.

Art. 2

Cet article précise que le présent projet de loi réalise une transposition partielle de la directive 2012/34/UE car certaines de ses dispositions seront transposées

wijziging van koninklijke besluiten tot uitvoering van de Spoorcodex.

Overigens is een gedeeltelijke omzetting van deze richtlijn al doorgevoerd door de drie koninklijke besluiten van 21 december 2013 genomen in uitvoering van de wet van 30 augustus 2013 betreffende de hervorming van de Belgische spoorwegen.

Dit artikel vermeldt ook dat dit ontwerp de richtlijn 2014/38/EU van de Commissie van 10 maart 2014 tot wijziging van bijlage III bij Richtlijn 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad wat betreft de strijd tegen geluidshinder, omzet.

HOOFDSTUK 2

Wijzigingen van de Spoorcodex

Art. 3

Dit artikel behoeft geen uitleg.

Art. 4

— Artikel 2 van de Spoorcodex wordt gewijzigd om artikel 2 van de richtlijn 2012/34/EU om te zetten.

— Punt 4° van artikel 2, § 1, van de Spoorcodex wordt opgeheven om, op voertuigen die uitsluitend bestemd zijn voor patrimoniale, museum- en toeristische doeleinden en die gebruik maken van het nationale spoorwegnetwerk, alle bepalingen van de Spoorcodex en zijn uitvoeringsbesluiten toe te passen.

Om te bepalen wat tot het toepassingsgebied behoort van de Spoorcodex, zoals gewijzigd door dit ontwerp van wet, dient in eerste instantie toepassing te worden gemaakt van de eerste paragraaf van artikel 2. Paragraaf 2 geldt slechts onder voorbehoud van § 1. Anders gezegd, wanneer een artikel overeenkomstig § 1 op een bepaald element niet van toepassing is, dient § 2, die meer algemeen is, niet gebruikt te worden om de uitsluiting die voortvloeit uit de toepassing van § 1 opnieuw in vraag te stellen.

Bovendien, zetten de eerste twee leden van § 1 het artikel 2, § 1, leden 1 en 2 van de richtlijn 2012/34/EU *in extenso* om, die aan de lidstaten opleggen om de opgesomde elementen volledig uit het toepassingsgebied van de omzettingsmaatregelen van deze richtlijn te sluiten. De leden 3, 4 en 5 van artikel 2, § 1, daarentegen zetten de paragrafen 2, 3 en 4 van artikel 2 van de richtlijn 2012/34/EU om die uitsluitingsmogelijkheden

en modifiant des arrêtés royaux d'exécution du Code ferroviaire.

Par ailleurs, une transposition partielle de cette directive a déjà été opérée par les trois arrêtés royaux du 21 décembre 2013 pris en exécution de la loi du 30 août 2013 relative à la réforme des chemins de fer belges.

Cet article mentionne également le fait que le présent projet transpose également la directive 2014/38/UE de la Commission du 10 mars 2014 modifiant l'annexe III de la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les nuisances sonores.

CHAPITRE 2

Modification du Code ferroviaire

Art. 3

Cet article n'appelle pas de commentaire.

Art. 4

— L'article 2 du Code ferroviaire est modifié de manière à transposer l'article 2 de la directive 2012/34/UE.

— Le point 4° de l'article 2, § 1^{er}, du Code ferroviaire est abrogé afin que les véhicules à caractère patrimonial, muséologique et touristique qui circulent sur le réseau ferroviaire national, se voient appliquer en intégralité les dispositions du Code ferroviaire et ses arrêtés d'exécution.

Afin de déterminer ce qui relève du champ d'application du Code ferroviaire, tel que modifié par le présent projet de loi, il convient dans un premier temps de faire application du paragraphe 1^{er} de l'article 2. Le § 2 ne vaut en effet que sous réserve du § 1^{er}. Autrement dit, lorsqu'un article ne s'applique pas à un élément déterminé conformément au § 1^{er}, le § 2, qui est plus général, ne doit pas être utilisé de manière à remettre en question l'exclusion qui découle de l'application du § 1^{er}.

En outre, les deux premiers alinéas du § 1^{er} transposent *in extenso* l'article 2, § 1^{er}, alinéas 1^{er} et 2, de la directive 2012/34/UE, lesquels imposent aux États membres d'exclure entièrement du champ d'application des mesures de transposition de cette directive les éléments énumérés. En revanche, les alinéas 3, 4 et 5 de l'article 2, § 1^{er}, transposent les § 2, 3 et 4 de l'article 2 de la directive 2012/34/UE qui constituent des

inhouden die tot de appreciatiebevoegdheid van de lidstaten behoren. Het is om die reden dat de regionale op zichzelf staande netten uitgesloten zijn van de toepassing van de bepalingen bedoeld in § 1, eerste lid, maar niet van de toepassing van de artikelen vermeld in de leden 3, 4 en 5 van dit artikel.

Overigens berust de keuze om regionale op zichzelf staande netten op te nemen in het toepassingsgebied van de Spoorcodex in artikel 2, leden 3, 4 en 5, enerzijds op de exclusieve bevoegdheid van de Federale Staat met betrekking tot spoorvervoer, en dit overeenkomstig artikel 6, § 1, X, 2^o*bis*, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen en, anderzijds op de wil om netten waarvan de reikwijdte vanuit geografisch oogpunt relatief belangrijk kan zijn, niet uit te sluiten uit het toepassingsgebied van de bedoelde artikelen.

Tenslotte is het nodig te vermelden dat de insluiting van regionale op zichzelf staande netten in het toepassingsgebied van de Codex geen keuze is omwille van de verkaveling van openbare dienstverplichtingen zoals voorgesteld door de Europese Commissie in het kader van het vierde spoorwegpakket.

Art. 5

Dit artikel beoogt de definities aan te passen aan de definities van artikel 3 van de richtlijn 2012/34/EU.

Art. 6

Dit artikel behoeft geen uitleg.

Art. 7

Dit artikel behoeft geen uitleg.

Art. 8

Dit artikel wordt gewijzigd om het in overeenstemming te brengen met artikel 6, §§ 3 en 4 van de richtlijn 2012/34/EU.

Art. 9

Dit artikel behoeft geen uitleg.

facultés d'exclusion relevant de la marge d'appréciation des États membres. C'est pour cette raison que les réseaux régionaux autonomes se trouvent exclus de l'application des dispositions visées au § 1^{er}, alinéa 1^{er} mais pas de l'application des articles mentionnés aux alinéas 3, 4 et 5 dudit article.

Par ailleurs, le choix d'inclure les réseaux régionaux autonomes dans le champ d'application du Code ferroviaire, à l'article 2, alinéas 3, 4 et 5, repose, d'une part, sur la compétence exclusive de l'État fédéral quant au transport ferroviaire, et ce conformément à l'article 6, § 1^{er}, X, 2^o*bis*, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles et, d'autre part, sur la volonté de ne pas exclure du champ d'application des articles visés des réseaux dont l'étendue peut être relativement importante d'un point de vue géographique.

Enfin, il convient de signaler que l'inclusion des réseaux régionaux autonomes dans le champ d'application du Code n'est pas un choix motivé par le découpage des obligations de service public tel que proposé par la Commission européenne dans le cadre du 4^e paquet ferroviaire.

Art. 5

Le présent article vise à adapter les définitions conformément aux définitions de l'article 3 de la directive 2012/34/UE.

Art. 6

Cet article n'appelle pas de commentaire.

Art. 7

Cet article n'appelle pas de commentaire.

Art. 8

Cet article est modifié afin de le rendre conforme à l'article 6, §§ 3 et 4, de la directive 2012/34/UE.

Art. 9

Cet article n'appelle pas de commentaire.

Art. 10

Artikel 4/1 beoogt de omzetting van artikel 4, § 2, van de richtlijn 2012/34/EU.

Art. 11

Artikel 4/2 beoogt de omzetting van artikel 7 van de richtlijn 2012/34/EU.

Art. 12

Dit artikel behoeft geen uitleg.

Art. 13

Dit artikel zet artikel 5, § 1, tweede lid, en § § 3 en 4 van de richtlijn 2012/34/EU om.

Art. 14

Artikel 5 van de Spoorcodex wordt gewijzigd om aan te duiden dat het recht van toegang tot de spoorweginfrastructuur ook het recht omvat van toegang tot dienstvoorzieningen bedoeld in bijlage 1, punt 2, overeenkomstig artikel 10 van de richtlijn 2012/34/EU.

Art. 15

Artikel 9 wordt volledig herschreven en dit om artikel 13 van de richtlijn 2012/34/EU om te zetten.

Art. 16

Artikel 9/1 wordt opgeheven. Het heeft geen bestaansreden meer rekening houdend met de volledige omzetting van de richtlijn 2012/34/EU. Artikel 9/1 was inderdaad bedoeld om artikel 13 om te zetten voor wat betreft de dienstvoorzieningen bedoeld in bijlage 1, punt 2, a) van deze Codex.

Art. 17

Dit artikel zet artikel 16 en artikel 17, § 1, van de richtlijn 2012/34/EU om.

Art. 10

L'article 4/1 vise à transposer l'article 4, § 2, de la directive 2012/34/UE.

Art. 11

L'article 4/2 vise à transposer l'article 7 de la directive 2012/34/UE.

Art. 12

Cet article n'appelle pas de commentaire.

Art. 13

Cet article transpose l'article 5, § 1^{er}, al. 2, et § § 3 et 4, de la directive 2012/34/UE.

Art. 14

L'article 5 du Code ferroviaire est modifié afin d'indiquer que le droit d'accès à l'infrastructure ferroviaire inclut également le droit d'accès aux installations de service visées à l'annexe 1^{re}, point 2, conformément à l'article 10 de la directive 2012/34/UE.

Art. 15

L'article 9 est entièrement réécrit afin de transposer l'article 13 de la directive 2012/34/UE.

Art. 16

L'article 9/1 est abrogé. Il n'a plus lieu d'être compte tenu de la transposition intégrale de la directive 2012/34/UE. L'article 9/1 visait en effet à transposer l'article 13 pour ce qui concernait spécifiquement les installations de service visées à l'annexe 1^{re} point 2, a), du présent Code.

Art. 17

Cet article transpose l'article 16 et l'article 17, § 1^{er}, de la directive 2012/34/UE.

Art. 18

Artikel 13, § 1, van de Spoorcodex wordt gewijzigd om zijn inhoud te verduidelijken. Een paragraaf 3 wordt aan dit artikel 13 toegevoegd om de Koning toe te laten, indien hij gebruik wil maken van deze optie, om het model van de vergunning te bepalen. Deze paragraaf 3 beoogt te anticiperen aan de aanneming door de Commissie van een eventuele uitvoeringsrichtlijn van de richtlijn 2012/34/EU, overeenkomstig artikel 17, § 5. Inderdaad indien zulke richtlijn wordt aangenomen, laat deze § 3 toe om de omzetting te doen door aanneming van een koninklijk besluit zonder de wet te moeten wijzigen op dat punt.

Art. 19

Artikel 16 van de Spoorcodex wordt gewijzigd om het in overeenstemming te brengen met artikel 16, eerste lid, van de richtlijn 2012/34/EU.

Art. 20

Artikel 17 wordt vervangen om artikel 23, § 3, van de richtlijn 2012/34/EU om te zetten.

Art. 21

Artikel 18 van de Spoorcodex wordt gewijzigd om in overeenstemming te zijn met artikel 24, § 8, van de richtlijn 2012/34/EU dat voorziet dat de betreffende mededeling moet gebeuren aan het ERA (European Railway Agency) en niet aan de Europese Commissie.

Art. 22

Dit artikel behoeft geen uitleg.

Art. 23

Artikel 19/1 wordt ingevoegd in de Spoorcodex om artikel 5, § 2, van de richtlijn 2012/34/EU om te zetten.

Art. 24

Artikel 19/2 wordt ingevoegd in de Spoorcodex om artikel 8, § 3, van de richtlijn 2012/34/EU om te zetten.

Art. 18

L'article 13, § 1^{er}, du Code ferroviaire est modifié de façon à clarifier son contenu. Un § 3 est également ajouté à cet article 13 afin de permettre au Roi de déterminer, s'il souhaite faire usage de cette option, le modèle de la licence. Ce § 3 vise à anticiper l'adoption par la Commission d'une éventuelle directive d'exécution de la directive 2012/34/UE, conformément à son article 17, § 5. En effet, si une telle directive est adoptée, l'adoption de ce § 3 permettra de réaliser sa transposition par l'adoption d'un arrêté royal sans devoir modifier la loi à cet effet.

Art. 19

L'article 16 du Code ferroviaire est modifié afin de se conformer à l'article 16, al. 1^{er}, de la directive 2012/34/UE.

Art. 20

L'article 17 est remplacé de manière à transposer l'article 23, § 3, de la directive 2012/34/UE.

Art. 21

L'article 18 du Code ferroviaire est modifié de manière à se conformer à l'article 24, § 8, de la directive 2012/34/UE qui prévoit que la notification en question doit être réalisée auprès de l'ERA (European Railway Agency) et non de la Commission européenne.

Art. 22

Cet article n'appelle pas de commentaire.

Art. 23

L'article 19/1 est inséré dans le Code ferroviaire afin de transposer l'article 5, § 2, de la directive 2012/34/UE.

Art. 24

L'article 19/2 est inséré dans le Code ferroviaire afin de transposer l'article 8, § 3, de la directive 2012/34/UE.

Art. 25

Dit artikel behoeft geen uitleg.

Art. 26

Artikel 19/3 wordt ingevoegd in de Spoorcodex om artikel 8, § 1, van de richtlijn 2012/34/EU om te zetten. Er wordt verduidelijkt dat het plan voor de ontwikkeling van de spoorweginfrastructuur waarvan sprake in artikel 8, § 1, van de richtlijn 2012/34/EU door de minister die bevoegd is voor de Mobiliteit aan de Koning zal voorgesteld worden en zal aangenomen worden bij een koninklijk besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad.

Art. 27

Artikel 21 van de Spoorcodex wordt gewijzigd om in overeenstemming te zijn met artikel 27, § 2, van de richtlijn 2012/34/EU.

Art. 28

Dit artikel behoeft geen uitleg.

Art. 29

Artikel 23 van de Spoorcodex wordt gewijzigd om artikel 35, in combinatie met bijlage VI, punt 2, van de richtlijn 2012/34/EU om te zetten dat voorziet dat het aan de infrastructuurbeheerder toekomt om een prestatie-regeling te ontwikkelen en toe te passen. Het systeem moet uiterlijk op 1 januari 2017 van toepassing zijn. Deze termijn moet de infrastructuurbeheerder de kans geven om lessen te trekken uit de prestatieregeling die op dit ogenblik in werking is. Tijdens de periode tussen de datum van het einde van de termijn van omzetting van de richtlijn 2012/34/EU (16 juni 2015) en 1 januari 2017, zal de prestatieregeling vastgesteld door het koninklijk besluit van 6 juli 2011 tot wijziging van het koninklijk besluit van 9 december 2004 betreffende de verdeling van de spoorweginfrastructuurcapaciteiten en de retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur van toepassing blijven. Bovendien liggen louter budgettaire overwegingen aan de basis van het vastleggen van de termijn voor tenuitvoerlegging op 1 januari 2017.

In dat kader is de bewegingsvrijheid van de infrastructuurbeheerder beperkt tot bijlage 24 van de Spoorcodex

Art. 25

Cet article n'appelle pas de commentaire.

Art. 26

L'article 19/3 est inséré dans le Code ferroviaire afin de transposer l'article 8, § 1^{er}, de la directive 2012/34/UE. Il y est précisé que la stratégie de développement de l'infrastructure ferroviaire consacrée par ledit article 8, § 1^{er}, de la directive 2012/34, sera proposée au Roi par le ministre ayant la Mobilité dans ses attributions et sera adoptée par arrêté royal délibéré en Conseil des ministres.

Art. 27

L'article 21 du Code ferroviaire est modifié de manière à être conforme à l'article 27, § 2, de la directive 2012/34/UE.

Art. 28

Cet article n'appelle pas de commentaire.

Art. 29

L'article 23 du Code ferroviaire est adapté de manière à transposer l'article 35, en combinaison avec l'annexe VI, point 2, de la directive 2012/34/UE qui prévoit qu'il revient au gestionnaire de l'infrastructure de développer et d'appliquer le système d'amélioration des performances. Le système devra être d'application pour le 1^{er} janvier 2017 au plus tard. Ce délai vise à permettre au gestionnaire de l'infrastructure de tirer les leçons du système d'amélioration des performances actuellement en vigueur. Dans l'intervalle s'écoulant entre la fin du délai de transposition de la directive 2012/34/UE (16 juin 2015) et le 1^{er} janvier 2017, le système d'amélioration des performances établi par l'arrêté royal du 6 juillet 2011 modifiant l'arrêté royal du 9 décembre 2004 relatif à la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire et à la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire restera d'application. Au surplus, le fait de fixer la date de mise en application au 1^{er} janvier 2017 découle de considérations d'ordre purement budgétaire.

Dans ce cadre, la marge de manœuvre du gestionnaire de l'infrastructure est limitée par l'annexe

die de bijlage VI van de richtlijn 2012/34/EU omzet en die de grondbeginselen van dit systeem bepaalt.

Art. 30

Artikel 24 van de Spoorcodex wordt gewijzigd om:

— het Nederlands in overeenstemming te brengen met de in de richtlijn gebruikte terminologie voor wat kandidaten betreft;

— het achtste lid van § 1 op te heffen dat niet voortkomt uit de richtlijn en dat met deze ook niet in overeenstemming is;

— toe te voegen dat het model van kaderovereenkomst verplicht zal moeten voorgelegd worden voor voorafgaand advies van het toezichthoudende orgaan vooraleer gebruikt te worden door de infrastructuurbeheerder.

Toevoeging van een § 3 om de Koning toe te laten om de te volgen procedure en de na te leven criteria voor de toepassing van dit artikel 24 uit te vaardigen. Deze § 3 beoogt te anticiperen aan de aanneming door de Commissie van een eventuele uitvoeringsrichtlijn van de richtlijn 2012/34/EU, overeenkomstig haar artikel 42, § 8. Inderdaad indien zulke richtlijn wordt aangenomen, laat deze § 3 toe om de omzetting te doen door aanneming van een koninklijk besluit zonder de wet te moeten wijzigen op dat punt.

Art. 31

Artikel 27/1 wordt ingevoegd in de Spoorcodex om artikel 41, § 1, van de richtlijn 2012/34/EU om te zetten. In vergelijking met artikel 41, § 1, van de richtlijn 2012/34/EU, wordt artikel 27/1 van de Spoorcodex aangevuld om te preciseren dat enkel kandidaten die geen spoorwegondernemingen zijn een spoorwagonderneming dienen aan te duiden voor het sluiten van een overeenkomst met de infrastructuurbeheerder overeenkomstig artikel 23 van de Spoorcodex.

Art. 32

Artikel 31, tweede lid, van de Spoorcodex wordt vervangen om deze in overeenstemming te brengen met artikel 38, § 4, van de richtlijn 2012/34/EU.

24 du Code ferroviaire qui transpose l'annexe VI de la directive 2012/34/UE et qui fixe les principes de base dudit système.

Art. 30

L'article 24 du Code ferroviaire est modifié en vue:

— de mettre le néerlandais en conformité avec la terminologie employée dans le cadre de la directive au sujet des candidats;

— d'abroger l'alinéa 8 du § 1^{er} qui n'est pas issu de la directive et qui, partant, n'est pas conforme à celle-ci;

— d'ajouter le fait que le modèle de contrat-cadre devra impérativement être soumis à l'avis préalable de l'organe de contrôle avant d'être utilisé par le gestionnaire de l'infrastructure.

Ajout d'un § 3 afin de permettre au Roi d'arrêter la procédure à suivre et les critères à respecter pour l'application de cet article 24. Ce § 3 vise à anticiper l'adoption par la Commission d'une éventuelle directive d'exécution de la directive 2012/34/UE, conformément à son article 42, § 8. En effet, si une telle directive est adoptée, l'adoption de ce § 3 permettra de réaliser sa transposition par l'adoption d'un arrêté royal sans devoir modifier la loi à cet effet.

Art. 31

L'article 27/1 est inséré dans le Code ferroviaire afin de transposer l'article 41, § 1^{er}, de la directive 2012/34/UE. En comparaison avec l'article 41, § 1^{er}, de la directive 2012/34/UE, l'article 27/1 du Code ferroviaire est complété afin de préciser que seuls les candidats qui ne sont pas des entreprises ferroviaires doivent désigner une entreprise ferroviaire pour conclure un accord avec le gestionnaire de l'infrastructure conformément à l'article 23 du Code ferroviaire.

Art. 32

L'article 31, alinéa 2, du Code ferroviaire est remplacé afin de le rendre conforme à l'article 38, § 4, de la directive 2012/34/UE.

Art. 33

Artikel 32, § 1, 1°, van de Spoorcodex wordt vervangen opdat kandidaten, zoals gedefinieerd door de Spoorcodex en de richtlijn 2012/34/EU ook effectief capaciteitsaanvragen kunnen indienen bij de infrastructuurbeheerder. De redactie van deze 1° laat ook toe om te verduidelijken dat een aanvraag door kandidaten niet kan verworpen worden om reden dat zij niet over een vergunning van spoorwegonderneming of over een veiligheidscertificaat zouden beschikken.

Art. 34

Artikel 34 van de Spoorcodex wordt aangevuld met een zin die beoogt artikel 43, § 3, tweede zin van de richtlijn 2012/34/EU om te zetten. Het artikel vervolledigt ook de omzetting van artikel 44, § 4, van deze richtlijn.

Art. 35

Artikel 35, derde lid, van de Spoorcodex wordt vervangen om artikel 45, §§ 3 en 4, van de richtlijn 2012/34/EU om te zetten.

Art. 36

Artikel 37 van de Spoorcodex wordt aangevuld met een lid om artikel 53, § 3, van de richtlijn 2012/34/EU om te zetten.

Art. 37

Artikel 39 van de Spoorcodex wordt aangevuld met een tweede lid om artikel 45, § 2, van de richtlijn 2012/34/EU om te zetten, en dit om te verduidelijken dat voorrang kan gegeven worden aan specifieke diensten maar enkel in deze gevallen:

— verzadiging van de infrastructuur overeenkomstig artikel 43 van de Spoorcodex;

— gespecialiseerde infrastructuur in de zin van artikel 38 van de Spoorcodex en van artikel 5 van het koninklijk besluit van 9 december 2004 betreffende de verdeling van de spoorweginfrastructuurcapaciteiten en de retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur.

Art. 33

L'article 32, § 1^{er}, 1°, du Code ferroviaire est remplacé afin que les candidats, tels que définis par le Code ferroviaire et la directive 2012/34/UE, puisse effectivement introduire des demandes de capacité auprès du gestionnaire de l'infrastructure. La rédaction de ce 1° permet également de clarifier le fait que la demande des candidats ne peut être rejetée pour le motif qu'ils ne disposeraient ni de licence d'entreprise ferroviaire, ni de certificat de sécurité.

Art. 34

L'article 34 du Code ferroviaire est complété par une phrase qui vise à transposer l'article 43, § 3, 2^e phrase de la directive 2012/34/UE. L'article complète également la transposition de l'article 44, § 4, de cette directive.

Art. 35

L'article 35, alinéa 3, du Code ferroviaire est remplacé de manière à transposer l'article 45, §§ 3 et 4, de la directive 2012/34/UE.

Art. 36

L'article 37 du Code ferroviaire est complété par un alinéa afin de transposer l'article 53, § 3, de la directive 2012/34/UE.

Art. 37

L'article 39 du Code ferroviaire est complété par un alinéa 2 afin de transposer l'article 45, § 2, de la directive 2012/34/UE, en vue clarifier le fait que la priorité ne peut être accordée à certains trafics que dans les seuls cas:

— de saturation de l'infrastructure conformément à l'article 43 du Code ferroviaire;

— d'infrastructure spécialisée au sens de l'article 38 du Code ferroviaire et de l'article 5 de l'arrêté royal du 9 décembre 2004 relatif à la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire et à la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire.

Art. 38

Artikel 40 van de Spoorcodex wordt gewijzigd om in overeenstemming te zijn met artikel 46 van de richtlijn 2012/34/EU.

Art. 39

Artikel 41, § 4, wordt opgeheven. Deze paragraaf wordt verplaatst naar artikel 43, derde lid, van de Spoorcodex. Zijn voorwerp is rechtstreeks verbonden met de voorrangsregels bedoeld in artikel 43 van de Spoorcodex. Inderdaad indien de infrastructuurbeheerder, ingeval van overbelasting, de voorrangsregels toepast die vastgesteld zijn door de Koning, moet hij voorafgaandelijk van de lijst van spoorwegondernemingen deze schrappen die onvoldoende gebruik hebben gemaakt van een treinpad zoals overeenkomstig artikel 43, derde lid, van de Spoorcodex is vastgesteld.

Art. 40

Cf. uitleg van het voorgaande artikel.

Art. 41

Artikel 45 van de Spoorcodex wordt gewijzigd om in overeenstemming te zijn met artikel 40, § 1, tweede lid, eerste en tweede zin, en § 2, tweede zin, en § 4 van de richtlijn 2012/34/EU.

Art. 42

Artikel 47, § 1, wordt gewijzigd om in overeenstemming te zijn met het voorschrift van artikel 8, § 4, van de richtlijn 2012/34/EU. Er wordt gepreciseerd dat de redelijke termijn waarin de infrastructuurbeheerder een evenwicht moet aantonen tussen de winst- en verliesrekeningen, niet langer mag zijn dan vijf jaar.

De voorschotten van de Staat bedoeld in artikel 47, § 1, brengen noch een bijkomende kredietaanvraag noch een verhoging van dotatie met zich mee.

Paragraaf 3 beoogt artikel 30, §§ 2, 3, 5 en 6, om te zetten. Artikel 30 van de richtlijn 2012/34/EU voorziet dat de uitvoering van zijn § 1, kan gebeuren via contractuele of reglementaire weg. In het kader van de Spoorcodex, wordt gekozen voor het sluiten van een overeenkomst.

Art. 38

L'article 40 du Code ferroviaire est modifié de manière à se conformer à l'article 46 de la directive 2012/34/UE.

Art. 39

L'article 41, § 4, est abrogé. Ce paragraphe est en effet déplacé à l'article 43, alinéa 3, du Code ferroviaire. Son objet est en lien direct avec les règles de priorité visées à l'article 43 du Code ferroviaire. En effet, lorsque le gestionnaire de l'infrastructure applique, en cas de saturation, les règles de priorité, déterminées par le Roi, il doit au préalable retirer de la liste des entreprises ferroviaires à départager celles qui n'ont pas suffisamment utilisé un sillon déterminé conformément à l'article 43, alinéa 3, du Code ferroviaire.

Art. 40

Cf. commentaire de l'article précédent.

Art. 41

L'article 45 du Code ferroviaire est modifié de manière à se conformer à l'article 40, § 1^{er}, al. 2, 1^{re} et 2^e phrases et § 2, 2^e phrase et § 4, de la directive 2012/34/UE.

Art. 42

L'article 47, § 1^{er}, est modifié de manière à se conformer au prescrit de l'article 8, § 4, de la directive 2012/34/UE. Il est notamment précisé que la période raisonnable, par rapport à laquelle le gestionnaire de l'infrastructure doit présenter un équilibre entre les comptes de profits et de pertes, ne peut dépasser cinq ans.

Les avances de l'État visées à l'article 47, § 1^{er}, n'impliquent ni de demande de crédit supplémentaire, ni de demande d'augmentation de la dotation.

Le § 3 vise à transposer l'article 30, §§ 2, 3, 5 et 6. L'article 30 de la directive 2012/34/UE prévoit que la mise en œuvre de son § 1^{er}, peut se faire par voie contractuelle ou réglementaire. Dans le cadre du Code ferroviaire, le choix se porte sur la conclusion d'un contrat.

Art. 43

Artikel 47/1 wordt ingevoerd in de Spoorcodex om artikel 30, § 7, van de richtlijn 2012/34/EU om te zetten.

Art. 44

Artikel 48/1 wordt ingevoegd in de Spoorcodex om artikel 56, § 6, tweede en derde zin, van de richtlijn 2012/34/EU om te zetten.

Art. 45

Artikel 49 van de Spoorcodex wordt gewijzigd om:

— te preciseren dat de bepaling en de perceptie van de retributies voor het gebruik van de spoorinfrastructuur het principe van niet-discriminatie dienen na te leven;

— het principe vast te stellen volgens hetwelk de exploitanten van dienstvoorzieningen de vergoedingen voor het gebruik van deze voorzieningen bepalen en ontvangen;

— in § 2, artikel 31, § 2, eerste zin, van de richtlijn 2012/34/EU om te zetten.

Art. 46

Artikel 50, § 1, van de Spoorcodex wordt aangepast om:

— het eerste lid in overeenstemming te brengen met artikel 31, § 3, eerste lid, van de richtlijn 2012/34/EU;

— te anticiperen op de aanneming door de Commissie van een eventuele uitvoeringsrichtlijn van de richtlijn 2012/34/EU, overeenkomstig zijn artikel 31, § 3, tweede lid. Inderdaad indien zulke richtlijn wordt aangenomen, laat de aanneming van een nieuw tweede lid van artikel 50, § 1, toe om de omzetting te doen door de aanneming van een koninklijk besluit zonder de wet te moeten wijzigen op dat punt;

— artikel 31, § 3, derde lid, van de richtlijn 2012/34/EU om te zetten in het derde lid.

Paragraaf 3 wordt gewijzigd om artikel 31, § 5, van de richtlijn 2012/34/EU om te zetten. In het kader van deze paragraaf, worden twee machtigingen gecreëerd, enerzijds, om de Koning toe te laten nadere regels uit te vaardigen voor de toepassing van retributies die overeenkomen met de kosten van geluidshinder (deze

Art. 43

L'article 47/1 est introduit dans le Code ferroviaire afin de transposer l'article 30, § 7, de la directive 2012/34/UE.

Art. 44

L'article 48/1 est inséré dans le Code ferroviaire de manière à transposer l'article 56, § 6, 2^e et 3^e phrases, de la directive 2012/34/UE.

Art. 45

L'article 49 du Code ferroviaire est modifié afin de:

— préciser que la détermination et la perception des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire doivent respecter le principe de non-discrimination;

— fixer le principe selon lequel les exploitants d'installations de services déterminent et perçoivent les rétributions d'utilisation de ces installations;

— transposer, au § 2, l'article 31, § 2, 1^e phrase, de la directive 2012/34/UE.

Art. 46

L'article 50, § 1^{er}, du Code ferroviaire est adapté en vue:

— de se conformer, dans le cadre de son alinéa 1^{er}, à l'article 31, § 3, al. 1^{er}, de la directive 2012/34/UE;

— d'anticiper l'adoption par la Commission d'une éventuelle directive d'exécution de la directive 2012/34/UE, conformément à son article 31, § 3, alinéa 2. En effet, si une telle directive est adoptée, l'adoption du nouvel alinéa 2 de l'article 50, § 1^{er}, permettra de réaliser sa transposition par l'adoption d'un arrêté royal sans devoir modifier la loi à cet effet;

— de transposer, à l'alinéa 3, l'article 31, § 3, alinéa 3, de la directive 2012/34/UE.

Le paragraphe 3 est modifié de manière à transposer l'article 31, § 5, de la directive 2012/34/UE. Dans le cadre de ce §, il est créé deux habilitations destinées, d'une part, à permettre au Roi d'arrêter les modalités pour l'application des redevances correspondant au coût des effets du bruit (cette habilitation repose sur la

machtiging steunt op dezelfde logica als het nieuwe artikel 50, § 1, tweede lid, van de Spoorcodex en beoogt zich in overeenstemming te stellen door de aanneming van een uitvoeringshandeling door de Commissie overeenkomstig artikel 31, § 5, tweede lid, van de richtlijn 2012/34/EU) en anderzijds, om hem de bevoegdheid toe te kennen om de doeleinden te bepalen van de inkomsten die voortkomen uit de heffing van milieukosten.

Paragraaf 4 wordt aangevuld met een zin om artikel 31, § 6, tweede zin, van de richtlijn 2012/34/EU, om te zetten.

Art. 47

Artikel 51 van de Spoorcodex wordt gewijzigd om artikel 31, §§ 7 en 8 van de richtlijn 2012/34/EU om te zetten.

Art. 48

Artikel 52/1 wordt ingevoerd in de Spoorcodex om artikel 32, § 4, van de richtlijn 2012/34/EU om te zetten. Het laatste lid van dit nieuwe artikel zet artikel 2, 11°, van de richtlijn 2012/34/EU om.

Art. 49

Artikel 53 van de Spoorcodex wordt gewijzigd om ook de exploitanten van een dienstvoorziening te omvatten.

Art. 50

Artikel 53/1 wordt ingevoerd in de Spoorcodex om artikel 31, § 10, van de richtlijn 31, § 10, van de richtlijn 2012/34/EU om te zetten.

Art. 51

Artikel 54 van de Spoorcodex zet artikel 36 van de richtlijn 2012/34/EU om.

Art. 52

Artikel 55, § 1, van de Spoorcodex wordt gewijzigd om artikel 41, § 2, van de richtlijn 2012/34/EU om te zetten. Paragraaf 2 wordt gewijzigd om te anticiperen op de aanneming door de Commissie van een eventuele richtlijn tot uitvoering van de richtlijn 2012/34/EU, overeenkomstig haar artikel 41, § 3. Inderdaad indien een dergelijke

même logique que le nouvel article 50, § 1^{er}, alinéa 2, du Code ferroviaire et vise à se conformer à l'adoption par la Commission d'un acte d'exécution conformément à l'article 31, § 5, alinéa 2, de la directive 2012/34/UE) et, d'autre part, lui conférer la compétence de déterminer l'affectation des recettes issues de la tarification des coûts environnementaux.

Le paragraphe 4 est complété par une phrase visant à transposer l'article 31, § 6, 2^e phrase, de la directive 2012/34/UE.

Art. 47

L'article 51 du Code ferroviaire est modifié de manière à transposer l'article 31, §§ 7 et 8, de la directive 2012/34/UE.

Art. 48

L'article 52/1 est introduit dans le Code ferroviaire afin de transposer l'article 32, § 4, de la directive 2012/34/UE. Le dernier alinéa de ce nouvel article transpose l'article 2, 11°, de la directive 2012/34/UE.

Art. 49

L'article 53 du Code ferroviaire est modifié de manière à y inclure les exploitants d'installation de service.

Art. 50

L'article 53/1 est introduit dans le Code ferroviaire de manière à transposer l'article 31, § 10, de la directive 2012/34/UE.

Art. 51

L'article 54 du Code ferroviaire transpose l'article 36 de la directive 2012/34/UE.

Art. 52

L'article 55, § 1^{er}, du Code ferroviaire est modifié afin de transposer l'article 41, § 2, de la directive 2012/34/UE. Le paragraphe 2 est modifié en vue d'anticiper l'adoption par la Commission d'une éventuelle directive d'exécution de la directive 2012/34/UE, conformément à son article 41, § 3. En effet, si une telle directive est

richtlijn wordt aangenomen, laat de aanneming van deze nieuwe paragraaf 3, toe om de omzetting te doen door aanneming van een koninklijk besluit zonder de wet te moeten wijzigen op dat punt.

Art. 53

Artikel 56 van de Spoorcodex wordt gewijzigd om in overeenstemming te zijn met de artikelen 32, § 1, en 32, § 6, van de richtlijn 2012/34/EU. Aangezien de essentiële onderdelen van de heffingsregeling, vastgelegd overeenkomstig artikel 56, § 1, 1^e lid van de Spoorcodex, worden aangenomen bij koninklijk besluit na overleg in de Ministerraad, is dit ook het geval voor de wijzigingen ervan, de welke om van toepassing te zijn, moeten worden gepubliceerd in het *Belgisch Staatsblad* ten minste drie maanden voor de uiterste termijn voor de bekendmaking van de netverklaring, en dit overeenkomstig artikel 32, § 6, van de richtlijn 2012/34/EU.

Art. 54

Artikel 59, § 5, van de Spoorcodex wordt aangevuld om artikel 33, § 5, van de richtlijn 2012/34/EU om te zetten.

Art. 55

Dit artikel behoeft geen uitleg.

Art. 56

Dit artikel behoeft geen uitleg.

Art. 57

Artikel 60/1 wordt ingevoerd in de Spoorcodex om artikel 37 van de richtlijn 2012/34/EU om te zetten.

Art. 58

Artikel 62, § 3, van de Spoorcodex wordt gewijzigd om:

— te preciseren dat het toezicht door het toezichthoudende orgaan over de netverklaring zich uitstrekt over de definitieve tekst en zijn voorlopige versies;

adoptée, l'adoption de ce nouveau § 3 permettra de réaliser sa transposition par l'adoption d'un arrêté royal sans devoir modifier la loi à cet effet.

Art. 53

L'article 56 du Code ferroviaire est modifié en vue de se conformer aux articles 32, § 1^{er}, et 32, § 6, de la directive 2012/34/UE. Etant donné que les éléments essentiels du système de tarification fixé conformément au nouvel article 56, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, du Code ferroviaire sont adoptés par arrêté royal délibéré en Conseil des ministres, il en va de même de ses modifications, lesquelles doivent être publiées au *Moniteur belge* au moins trois mois avant la date limite de publication du document de référence du réseau afin d'être applicables, et ce conformément à l'article 32, § 6, de la directive 2012/34/UE.

Art. 54

Le § 5 de l'article 59 du Code ferroviaire est complété afin de transposer l'article 33, § 5, de la directive 2012/34/UE.

Art. 55

Cet article n'appelle pas de commentaire.

Art. 56

Cet article n'appelle pas de commentaire.

Art. 57

L'article 60/1 est introduit dans le Code ferroviaire de manière à transposer l'article 37 de la directive 2012/34/UE.

Art. 58

L'article 62, § 3, du Code ferroviaire est modifié en vue de:

— préciser que le contrôle par l'organe de contrôle du document de référence du réseau porte tant sur le texte définitif que sur ses versions provisoires;

— een machtiging te voorzien voor de Koning om de procedure en de na te leven criteria te bepalen in geval van toepassing van artikel 62, § 3, 5°, van de Spoorcodex;

— aan het toezichthoudende orgaan de bevoegdheid te geven om toe te zien op de toegang tot diensten en hun heffingen overeenkomstig artikel 9;

— artikel 56, § 2, van de richtlijn 2012/34/EU om te zetten.

Artikel 62, § 4, van de Spoorcodex wordt gewijzigd om artikel 46, § 6, en bijlage VI, 2. g) van de richtlijn 2012/34/EU om te zetten.

Artikel 62, § 5, van de Spoorcodex wordt gewijzigd om:

— te preciseren wie een klacht kan indienen bij de regulator en tegen wie deze kan worden ingesteld;

— te specificeren dat het beroep betrekking kan hebben op de netverklaring in zijn definitieve en zijn voorlopige versie;

— te specificeren dat het beroep betrekking kan hebben op alle elementen die voortvloeien uit het systeem van heffing en verdeling, waaronder de niet-naleving van de vertrouwelijkheidsplicht door de spoorweginfrastructuurbeheerder;

— te verduidelijken dat de prestatieregeling deel uitmaakt van het systeem van heffing, en dit overeenkomstig artikel 35, § 1, van de richtlijn 2012/34/EU.

De nieuwe opdrachten van het toezichthoudende orgaan zullen worden gefinancierd door de sector door middel van bijkomende ontvangsten van de sector, rekening houdend met de in acht te nemen huidige van kracht zijnde reglementering voor wat betreft de organieke fondsen, met name dat elke bijkomende uitgave moet worden gecompenseerd door bijkomende inkomsten zodanig dat het budgetresultaat van het fonds niet verzwakt.

Art. 59

Artikel 63, § 3, van de Spoorcodex wordt gewijzigd om een tweede lid in te voegen dat beoogt artikel 56, § 9, derde lid, van de richtlijn 2012/34/EU om te zetten.

Een paragraaf 4 wordt ingevoegd in artikel 63 van de Spoorcodex om artikel 56, § 12, van de richtlijn 2012/34/EU om te zetten.

— créer une habilitation permettant au Roi de déterminer la procédure et les critères à respecter en cas d'application de l'article 62, § 3, 5°, du Code ferroviaire;

— de donner à l'organe de contrôle la compétence de contrôler l'accès aux services et leur tarification conformément à l'article 9;

— transposer l'article 56, § 2, de la directive 2012/34/UE.

L'article 62, § 4, du Code ferroviaire est modifié de manière à transposer l'article 46, § 6, et l'annexe VI, 2. g) de la directive 2012/34/UE.

L'article 62, § 5, du Code ferroviaire est modifié afin de:

— préciser qui peut introduire une plainte auprès du régulateur et contre qui celle-ci peut être déposée;

— spécifier que le recours peut porter sur le document de référence du réseau tant dans sa version définitive que provisoire;

— spécifier qu'un recours peut porter sur tous les éléments qui découlent du système de tarification et de répartition, dont le non-respect du devoir de confidentialité par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire;

— clarifier le fait que le système d'amélioration des performances fait bien partie du système de tarification, et ce conformément à l'article 35, § 1^{er}, de la directive 2012/34/UE.

Les nouvelles missions de l'organe de contrôle seront financées par le secteur au moyen de recettes supplémentaires du secteur, de manière à respecter les règles en vigueur actuellement pour les fonds organiques, à savoir que toute dépense supplémentaire doit être compensée par des recettes supplémentaires de manière à ne pas détériorer le résultat budgétaire du fonds.

Art. 59

L'article 63, § 3, du Code ferroviaire est modifié de manière à y insérer un alinéa 2 qui vise à transposer l'article 56, § 9, alinéa 3, de la directive 2012/34/UE.

Un § 4 est inséré à l'article 63 du Code ferroviaire de manière afin de transposer l'article 56, § 12, de la directive 2012/34/UE.

Art. 60

Artikel 64 van de Spoorcodex wordt aangevuld met vier leden om het mechanisme van indexering van boetes, de verjaringstermijn voor invordering en de ontvangst van een boete en de verhoging in geval van laattijdige betaling te specificeren.

Art. 61

Artikel 65 van de Spoorcodex wordt gewijzigd met name om:

— de beslissingstermijn te wijzigen die maximum zes weken bedraagt te rekenen vanaf de ontvangst van alle nodige informatie, en treedt in overleg binnen een maand na ontvangst van de klacht, en dit overeenkomstig artikel 56, § 9, van de richtlijn 2012/34/EU;

— aan de Koning de bevoegdheid te geven om de regels en de procedure te bepalen in het geval bedoeld in artikel 63, § 3, van de Spoorcodex.

Art. 62

Dit artikel behoeft geen uitleg.

Art. 63

Artikel 66/1 wordt ingevoegd in de Spoorcodex om artikel 56, § 3, van de richtlijn 2012/34/EU om te zetten.

Art. 64

Artikel 66/2 wordt ingevoegd in de Spoorcodex om artikel 56, § 7, van de richtlijn 2012/34/EU om te zetten.

Art. 65

Artikel 66/3 wordt ingevoegd in de Spoorcodex om artikel 56, § 8, van de richtlijn 2012/34/EU om te zetten. De in het tweede lid voorgestelde tekst is geïnspireerd door artikel 49 van het koninklijk besluit van 27 mei 2004 betreffende de omzetting van Brussels International Airport Company (B.I.A.C.) in een naamloze vennootschap van privaatrecht en betreffende de luchthaveninstallaties. De formulering van de tweede paragraaf is nodig om de spoorweginfrastructuurbeheerder, de kandidaten en

Art. 60

L'article 64 du Code ferroviaire est complété par quatre alinéas afin de spécifier le mécanisme d'indexation des amendes, le délai de prescription pour l'infliction et la perception d'une amende et la majoration en cas de retard de paiement.

Art. 61

L'article 65 du Code ferroviaire est modifié notamment afin de:

— modifier le délai de prise de décision, qui passe à six semaines maximum à partir de la réception de toutes les informations utiles, et engager des consultations dans un délai d'un mois à partir de la plainte, et ce conformément à l'article 56, § 9, de la directive 2012/34/UE;

— donner au Roi la compétence de fixer les règles de procédure dans le cas visé à l'article 63, § 3, du Code ferroviaire.

Art. 62

Cet article n'appelle pas de commentaire.

Art. 63

L'article 66/1 est inséré dans le Code ferroviaire de manière à transposer l'article 56, § 3, de la directive 2012/34/UE.

Art. 64

L'article 66/2 est inséré dans le Code ferroviaire de manière à transposer l'article 56, § 7, de la directive 2012/34/UE.

Art. 65

L'article 66/3 est inséré dans le Code ferroviaire de manière à transposer l'article 56, § 8, de la directive 2012/34/UE. Le texte proposé au paragraphe 2 s'inspire de l'article 49 de l'arrêté royal du 27 mai 2004 relatif à la transformation de Brussels International Airport Company (B.I.A.C.) en société anonyme de droit privé et aux installations aéroportuaires. La formulation du paragraphe 2 est nécessaire afin de dissuader efficacement le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire,

elke andere belanghebbende partij effectief af te raden om de vragen van het toezichthoudende orgaan niet te beantwoorden.

Art. 66

Artikel 66/4 wordt ingevoegd in de Spoorcodex om artikel 57 van de richtlijn 2012/34/EU om te zetten.

Art. 67

Dit artikel behoeft geen uitleg.

Art. 68

Paragraaf 5 van artikel 93 van de Spoorcodex wordt opgeheven rekening houdend met het feit dat het overbodig is in vergelijking met artikel 92 van de Spoorcodex.

Art. 69

Artikel 112, § 1, van de Spoorcodex wordt aangevuld om er een verwijzing in op te nemen naar artikel 215. Het onderzoeksorgaan kan inderdaad boetes opleggen in geval van inbreuken op sommige uitvoeringsbesluiten overeenkomstig dit artikel 215. Het spreekt voor zich dat dit orgaan enkel boetes kan opleggen in de gevallen die haar aanbelangen, dit wil zeggen, die in rechtstreeks verband staan met de materie van ongevallen en incidenten op het spoor.

Art. 70

Dit artikel behoeft geen uitleg.

Art. 71

Dit artikel behoeft geen uitleg.

Art. 72

Dit artikel behoeft geen uitleg.

Art. 73

Dit artikel behoeft geen uitleg.

les candidats et toute autre partie intéressée de ne pas répondre aux demandes de l'organe de contrôle.

Art. 66

L'article 66/4 est inséré dans le Code ferroviaire de manière à transposer l'article 57 de la directive 2012/34/UE.

Art. 67

Cet article n'appelle pas de commentaire.

Art. 68

Le paragraphe 5 de l'article 93 du Code ferroviaire est abrogé étant donné qu'il est redondant par rapport à l'article 92 du Code ferroviaire.

Art. 69

L'article 112, § 1^{er}, du Code ferroviaire est complété afin d'y faire référence à l'article 215. En effet, l'organisme d'enquête peut imposer des amendes dans le cas d'infraction à certains arrêtés d'exécution conformément à cet article 215. Il va de soi que cet organisme ne pourra imposer des amendes que dans les cas qui le concernent, c'est-à-dire, en lien direct avec la matière des accidents et incidents ferroviaires.

Art. 70

Cet article n'appelle pas de commentaire.

Art. 71

Cet article n'appelle pas de commentaire.

Art. 72

Cet article n'appelle pas de commentaire.

Art. 73

Cet article n'appelle pas de commentaire.

Art. 74

Artikel 223 wordt gewijzigd om rekening te houden met de nieuwe aanduiding van de Belgische Mededingingsautoriteit, vroeger de Raad voor de Mededinging.

Art. 75 tot 80

Deze artikelen behoeven geen uitleg.

Art. 81

Dit artikel voorziet in de omzetting van de richtlijn 2014/38/EU van de Commissie van 10 maart 2014 tot wijziging van bijlage III bij de richtlijn 2008/57/EG van het Europees Parlement en van de Raad wat betreft de strijd tegen geluidshinder.

Art. 82

Deze artikelen behoeven geen uitleg.

Art. 83

De Raad van State heeft in zijn advies 56 239/4 van 25 juni 2014 een opmerking gemaakt over de wijzigingen in de punten 5° tot 12°, meer bepaald over gebruik in het Nederlands van het woord “heffing” terwijl verscheidene bepalingen van het wetsontwerp ofwel het begrip “retributie” gebruiken, ofwel het begrip “heffing” uitdrukkelijk vervangen door het begrip “retributie”.

Er wordt geen rekening gehouden met de opmerking van de Raad van State omdat in de punten 5° tot 12° het woord “heffing” gebruikt wordt als verzamelnaam voor zowel de heffingen voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur, met name de retributies, als voor de heffingen voor het gebruik van de dienstvoorzieningen, met name de vergoedingen.

Art. 84

Bijlage 2 wordt vervangen om bijlage IV van de richtlijn 2012/34/EU om te zetten.

Art. 74

L'article 223 est modifié afin de prendre en compte la nouvelle dénomination de l'Autorité belge de la Concurrence, autrefois appelée le Conseil de la Concurrence.

Art. 75 à 80

Ces articles n'appellent pas de commentaire.

Art. 81

Cet article transpose la directive 2014/38/UE de la Commission du 10 mars 2014 modifiant l'annexe III de la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les nuisances sonores.

Art. 82

Ces articles n'appellent pas de commentaire.

Art. 83

Dans son avis 56 239/4 du 25 juin 2014, le Conseil d'État a fait une remarque relative aux modifications figurant aux points 5° à 12°, et en particulier sur l'emploi en néerlandais du mot “*heffing*” alors que plusieurs dispositions du projet de loi soit emploient le terme “*retributie*”, soit remplacent explicitement le terme “*heffing*” par le terme “*retributie*”.

Il n'a pas été tenu compte de la remarque du Conseil d'État en raison du fait que dans les points 5° à 12°, le mot “*heffing*” (tarification) est employé comme terme générique, à la fois pour les tarifications pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, c'est-à-dire les redevances (“*retributies*”), et pour les tarifications pour l'utilisation des installations de service, c'est-à-dire les rétributions (“*vergoedingen*”).

Art. 84

L'annexe 2 est remplacée de manière à transposer l'annexe IV de la directive 2012/34/UE.

Art. 85

Bijlage 23 wordt ingevoerd in de Spoorcodex om bijlage I van de richtlijn 2012/34/EU om te zetten.

Art. 86

Bijlage 24 wordt ingevoerd in de Spoorcodex om bijlage VI van de richtlijn 2012/34/EU om te zetten.

Art. 87

Bijlage 25 wordt ingevoerd in de Spoorcodex om bijlage V van de richtlijn 2012/34/EU om te zetten.

Art. 88

Bijlage 26 wordt ingevoerd in de Spoorcodex om bijlage VIII van de richtlijn 2012/34/EU om te zetten.

HOOFDSTUK 3

Slotbepalingen

Art. 89

Artikel 29 waarbij artikel 23 van de Spoorcodex gewijzigd wordt, dient in werking te treden op 16 juni 2015, zijnde de uiterste datum voor omzetting van de richtlijn 2012/34/EU. Dit om de Koning toe te laten om tot die datum gebruik te kunnen maken van zijn bevoegdheid, hem verleend in het huidige artikel 23, om de berekening en betalingswijze van de heffingen die voortvloeien uit de toepassing van de prestatieregeling te bepalen.

De minister van Mobiliteit,

Jacqueline GALANT

Art. 85

L'annexe 23 est introduite dans le Code ferroviaire de manière à transposer l'annexe I de la directive 2012/34/UE.

Art. 86

L'annexe 24 est introduite dans le Code ferroviaire de manière à transposer l'annexe VI de la directive 2012/34/UE.

Art. 87

L'annexe 25 est introduite dans le Code ferroviaire de manière à transposer l'annexe V de la directive 2012/34/UE.

Art. 88

L'annexe 26 est introduite dans le Code ferroviaire de manière à transposer l'annexe VIII de la directive 2012/34/UE.

CHAPITRE 3

Dispositions finales

Art. 89

L'article 29, qui modifie l'article 23 du Code ferroviaire, doit entrer en vigueur le 16 juin 2015, qui est la date-butoir pour la transposition de la directive 2012/34/UE. Ceci afin de permettre au Roi de pouvoir faire usage jusqu'à cette date de la compétence, que lui donne l'actuel article 23, de déterminer les règles de calcul et les modalités de paiement des redevances résultant de l'application du système d'amélioration des performances.

La ministre de la Mobilité,

Jacqueline GALANT

VOORONTWERP VAN WET

onderworpen aan het advies van de Raad van State

Voorontwerp van wet tot wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex en van enkele andere bepalingen inzake spoor

HOOFDSTUK 1**Algemene bepalingen****Artikel 1**

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

Art. 2

Deze wet voorziet in de gedeeltelijke omzetting van de richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte en ook in de omzetting van de richtlijn 2014/38/EU van de Commissie van 10 maart 2014 tot wijziging van bijlage III bij Richtlijn 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad wat betreft de strijd tegen geluidshinder.

HOOFDSTUK 2**Wijzigingen van de Spoorcodex****Art. 3**

In artikel 1 van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex worden het tweede en derde lid vervangen als volgt:

“Deze Spoorcodex voorziet in de gedeeltelijke omzetting van:

1° richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen en tot wijziging van Richtlijn 95/18/EG van de Raad betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen, en van Richtlijn 2001/14/EG van de Raad inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheids certificering;

2° richtlijn 2007/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 inzake de certificering van machinisten die locomotieven en treinen op het spoorwegsysteem van de Gemeenschap besturen;

3° richtlijn 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 2008 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Gemeenschap;

AVANT-PROJET DE LOI

soumis à l'avis du Conseil d'État

Avant-projet de loi modifiant la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire et certaines autres dispositions en matière ferroviaire

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

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

Art. 2

La présente loi transpose partiellement la directive 2012/34/UE du Parlement Européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen et transpose également la directive 2014/38/UE de la Commission du 10 mars 2014 modifiant l'annexe III de la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les nuisances sonores.

CHAPITRE 2**Modification du Code ferroviaire****Art. 3**

A l'article 1^{er} de la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire, les deuxième et troisième alinéas sont remplacés par ce qui suit:

“Le présent Code ferroviaire transpose partiellement:

1° la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires, ainsi que la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité;

2° la directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relative à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la Communauté;

3° la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté;

4° richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte.

Art. 4

Artikel 2 van dezelfde wet wordt vervangen als volgt:

“§ 1. De artikelen 4 tot 4/3, 5, 9, 19/1 tot 19/3, 47, § 1, en 62, § 3, 5° zijn niet van toepassing op spoorwegondernemingen die enkel stads-, voorstads- of regionale spoorvervoersdiensten exploiteren op lokale en regionale op zichzelf staande netten voor vervoersdiensten op spoorweginfrastructuur of op netten die slechts voor de exploitatie van spoorvervoersdiensten in de stad of de voorstad zijn bestemd.

Onverminderd de eerste alinea, zijn artikelen 4/1 en 4/3 van toepassing indien een dergelijke spoorwegonderneming onder de directe of indirecte zeggenschap staat van een onderneming of een andere entiteit die andere spoorvervoersdiensten dan stads-, voorstads- en regionale diensten verricht of integreert. Artikel 4 is ook van toepassing op een dergelijke spoorwegonderneming met betrekking tot de relatie tussen de spoorwegonderneming en de onderneming of entiteit die daarover directe of indirecte zeggenschap heeft.

De artikelen 7, 1° en 11° tot 19° zijn niet van toepassing op:

- a) ondernemingen die uitsluitend spoorvervoersdiensten voor reizigers op een lokale op zichzelf staande spoorweginfrastructuur exploiteren;
- b) ondernemingen die uitsluitend spoorvervoersdiensten voor passagiers in de stad of de voorstad exploiteren;
- c) ondernemingen die uitsluitend goederenvervoersdiensten exploiteren op spoorweginfrastructuur in particulier bezit die uitsluitend door de eigenaar voor diens goederenvervoer gebruikt wordt.

De artikelen 4/2, 9, 19/3 en 20 tot 67 zijn niet van toepassing op:

- a) lokale, op zichzelf staande netten voor vervoersdiensten voor reizigers op spoorweginfrastructuur;
- b) spoornetten die alleen bestemd zijn voor de exploitatie van spoorvervoersdiensten voor reizigers in de stad of de voorstad;
- c) spoorweginfrastructuren in particulier bezit die uitsluitend door de eigenaar voor diens goederenvervoer gebruikt worden.

Artikel 19/2 is niet van toepassing op:

- a) lokale, op zichzelf staande netten voor vervoersdiensten voor reizigers op spoorweginfrastructuur;

4° la directive 2012/34/UE du Parlement Européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen.

Art. 4

L'article 2 de la même loi est remplacé par ce qui suit:

“§ 1^{er}. Les articles 4 à 4/3, 5, 9, 19/1 à 19/3, 47, § 1^{er}, et 62, § 3, 5°, ne s'appliquent pas aux entreprises ferroviaires qui n'exploitent que des services urbains, suburbains ou régionaux sur des réseaux locaux ou régionaux autonomes destinés à des services de transport empruntant une infrastructure ferroviaire ou sur des réseaux destinés uniquement à l'exploitation de services ferroviaires urbains ou suburbains.

Nonobstant le premier alinéa, lorsqu'une telle entreprise ferroviaire est sous le contrôle direct ou indirect d'une entreprise ou d'une autre entité qui assure ou intègre des services de transport ferroviaire autres que des services urbains, suburbains ou régionaux, les articles 4/1 et 4/3 sont applicables. L'article 4 s'applique également à une telle entreprise ferroviaire en ce qui concerne sa relation avec l'entreprise ou l'entité qui la contrôle directement ou indirectement.

Les articles 7, 1° et 11 à 19, ne s'appliquent pas aux:

- a) entreprises qui exploitent uniquement des services ferroviaires de transport de voyageurs sur des infrastructures ferroviaires locales autonomes;
- b) entreprises qui exploitent uniquement des services ferroviaires urbains ou suburbains de transport de voyageurs;
- c) entreprises qui exploitent uniquement des services de fret sur une infrastructure ferroviaire privée qui n'existe que pour les activités de fret du propriétaire de l'infrastructure.

Les articles 4/2, 9, 19/3 et 20 à 67, ne s'appliquent pas aux:

- a) réseaux locaux autonomes destinés à des services de transport de voyageurs empruntant une infrastructure ferroviaire;
- b) réseaux destinés uniquement à l'exploitation de services urbains et suburbains de transport ferroviaire de voyageurs;
- c) infrastructures ferroviaires privées réservées au seul usage de leur propriétaire pour ses propres activités de fret.

L'article 19/2 ne s'applique pas aux:

- a) réseaux locaux autonomes destinés à des services de transport de voyageurs empruntant une infrastructure ferroviaire;

b) spoornetten die alleen bestemd zijn voor de exploitatie van spoorvervoersdiensten voor reizigers in de stad of de voorstad;

c) spoorweginfrastructuur in particulier bezit die uitsluitend door de eigenaar voor diens goederenvervoer gebruikt wordt.

De lijst van infrastructuur bedoeld in het voorgaande lid wordt bekend gemaakt aan de Europese Commissie als zijnde infrastructuur die geen strategisch belang hebben voor de werking van de spoorwegmarkt.

§ 2. Onder voorbehoud van § 1, is deze Codex niet van toepassing op:

1° spoorweginfrastructuur in particuliere eigendom en enkel op deze infrastructuur gebruikte voertuigen die uitsluitend door hun eigenaar voor eigen goederenvervoer worden gebruikt;

2° spoorwegnetten die functioneel gescheiden zijn van de rest van het spoorwegsysteem en uitsluitend bestemd zijn voor de exploitatie van lokale, stedelijke of voorstedelijke diensten voor reizigers- en goederenvervoer;

3° spoorwegen met een patrimoniaal, museum- en toeristisch karakter die over hun eigen spoorwegnetten beschikken, met inbegrip van de werkplaatsen, de voertuigen en het personeel waarvan de activiteiten beperkt zijn tot deze netten en lijnen;

4° met uitzondering van de artikelen 74, 12° en 82, op metro- en tramsystemen en andere systemen voor stadsvervoer en regionaal spoorwegvervoer door middel van light rail of andere spoorgebonden modi, voor zover die systemen geen gebruik maken van het Belgische spoorwegnet.

§ 3. Titel 5 is niet van toepassing op treinbestuurders die uitsluitend tewerkgesteld zijn op baanvakken die tijdelijk gesloten zijn voor het normale verkeer, ten behoeve van het onderhoud, de vernieuwing of de herinrichting van het spoorwegsysteem.

Art. 5

In artikel 3 van dezelfde wet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° punt 3° wordt vervangen als volgt: “3° “Kaderovereenkomst”: een publiek- dan wel privaatrechtelijke bindende algemene overeenkomst die de rechten en plichten vastlegt van een kandidaat en van de spoorweginfrastructuurbeheerder met betrekking tot de toe te wijzen infrastructuurcapaciteit en de te heffen rechten voor een periode die langer is dan de geldigheidsduur van één dienstregelingstijdvak;”;

2° een punt 3/1° wordt ingevoegd, luidende: “3/1° “Grensoverschrijdende overeenkomst”: iedere overeenkomst tussen twee of meer lidstaten of tussen lidstaten en derde landen die ertoe strekt het verrichten van grensoverschrijdende spoorwegdiensten te vergemakkelijken;”;

b) réseaux destinés uniquement à l'exploitation de services urbains et suburbains de transport ferroviaire de voyageurs;

c) infrastructures ferroviaires privées réservées au seul usage de leur propriétaire pour ses propres activités de fret.

La liste des infrastructures visée à l'alinéa précédent est notifiée à la Commission européenne au titre d'infrastructures qui ne revêtent pas une importance stratégique pour le fonctionnement du marché ferroviaire.

§ 2. Sous réserve du § 1^{er}, le présent Code ne s'applique pas:

1° aux infrastructures ferroviaires privées et aux véhicules utilisés sur ces seules infrastructures et destinés à être utilisés exclusivement par leurs propriétaires pour leurs propres opérations de transport de marchandises;

2° aux réseaux ferroviaires qui sont séparés sur le plan fonctionnel du reste du système ferroviaire et qui sont destinés uniquement à l'exploitation de services locaux, urbains ou suburbains de transport de passagers et de marchandises;

3° aux chemins de fer à caractère patrimonial, muséologique et touristique qui disposent de leurs propres réseaux ferroviaires, y compris les ateliers, véhicules et personnels opérant uniquement sur lesdits réseaux et lignes;

4° à l'exception des articles 74, 12° et 82, aux métros, aux tramways et à d'autres systèmes ferroviaires urbains et régionaux faisant usage de light rail ou de tout autre mode lié au rail, pour autant que ces derniers ne circulent pas sur le réseau ferroviaire belge.

§ 3. Le titre 5 ne s'applique pas aux conducteurs de train qui opèrent exclusivement sur des sections de voies qui sont temporairement fermées à la circulation normale pour cause d'entretien, de renouvellement ou de réaménagement du système ferroviaire.

Art. 5

À l'article 3 de la même loi, les modifications suivantes sont apportées:

1° le point 3° est remplacé par ce qui suit: “3° “Accord-cadre”: un accord général juridiquement contraignant de droit public ou privé, définissant les droits et obligations d'un candidat et du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et relatif aux capacités de l'infrastructure ferroviaire à répartir et à la tarification à appliquer sur une durée dépassant une seule période de validité de l'horaire de service;”;

2° un point 3/1° est inséré, rédigé comme suit: “3/1° “Accord transfrontalier”: tout accord entre deux ou plusieurs États membres ou entre des États membres et des pays tiers destiné à faciliter la fourniture de services ferroviaires transfrontaliers;”;

3° een punt 6/1° wordt ingevoegd, luidende: “6/1° “Levensvatbaar alternatief”: toegang tot een andere dienstvoorziening die economisch gezien aanvaardbaar is voor de spoorwegonderneming en deze laatste in staat stelt om de betrokken goederen- of reizigersvervoersdienst te exploiteren;”;

4° een punt 9/1° wordt ingevoegd, luidende: “9/1° “Vergunningverlenende autoriteit”: de instantie die in een lidstaat verantwoordelijk is voor het verlenen van vergunningen aan spoorwegondernemingen;”;

5° een punt 10/1° wordt ingevoegd, luidende:

“10/1° “Redelijke winst”: een rendementsvergoeding op basis van eigen vermogen, waarbij rekening wordt gehouden met het risico, waaronder het risico aan inkomstzijde of het ontbreken daarvan, waaraan de exploitant van de dienstvoorziening is blootgesteld, en die in de lijn ligt van de gemiddelde opbrengst voor de betrokken sector in de afgelopen jaren;”;

6° punt 11° wordt vervangen als volgt: “11° “Kandidaat”: elke spoorwegonderneming of een internationaal samenwerkingsverband van spoorwegondernemingen of andere natuurlijke of rechtspersonen of entiteiten, zoals de bevoegde overheidsinstanties in de zin van verordening (EG) nr. 1370/2007 en verladers, expediteurs en exploitanten van gecombineerd vervoer, die om redenen van openbare dienst of om commerciële redenen belang hebben bij de verwerving van infrastructuurcapaciteit;”;

7° in punt 12°, in de Franse tekst, wordt het woord “segment” door het woord “élément” vervangen;

8° punt 20° wordt vervangen als volgt: “20° “Coördinatie”: de procedure die door de spoorweginfrastructuurbeheerder en de kandidaten wordt gevolgd om een oplossing te vinden in geval van concurrerende aanvragen om spoorweginfrastructuurcapaciteit te reserveren;”;

9° een punt 28/1° wordt ingevoegd, luidende: “28/1° “Exploitant van een dienstvoorziening”: iedere publieke of privaatrechtelijke entiteit die verantwoordelijk is voor het beheer van een of meer dienstvoorzieningen of voor het verrichten van een of meer diensten voor spoorwegondernemingen als bedoeld in bijlage 1, punten 2, 3 en 4;”;

10° punt 29° wordt vervangen als volgt: “29° “Infrastructuurbeheerder”: elke instantie of onderneming die in het bijzonder belast is met de aanleg, het beheer en het onderhoud van de spoorweginfrastructuur, met inbegrip van het verkeersbeheer en de besturing en seingeving. De functies van de infrastructuurbeheerder op een net of deel van een net kunnen aan verschillende instanties of ondernemingen worden toegewezen;”;

11° punt 32° wordt vervangen als volgt: “32° “Spoorweginfrastructuur”: het geheel van de elementen bedoeld in bijlage 23;”;

12° een punt 33/1° wordt ingevoegd, luidende: “33/1° “Dienstvoorziening”: de installatie, inclusief terrein, gebouw en uitrusting, die in haar geheel of gedeeltelijk speciaal is

3° un point 6/1° est inséré, rédigé comme suit: “6/1° “Alternative viable”, l'accès à une autre installation de service économiquement acceptable pour l'entreprise ferroviaire et lui permettant d'exploiter le service de fret ou de transport de voyageurs concerné;”;

4° un point 9/1° est inséré, rédigé comme suit: “9/1° “Autorité responsable des licences”, l'entité chargée de délivrer les licences aux entreprises ferroviaires dans un État membre;”;

5° un point 10/1° est inséré, rédigé comme suit:

“10/1° “Bénéfice raisonnable”: un taux de rémunération du capital propre qui prend en compte le risque, y compris celui pesant sur les recettes, ou l'absence de risque, encouru par l'exploitant de l'installation de service et qui est conforme au taux moyen constaté dans le secteur concerné au cours des dernières années;”;

6° le point 11° est remplacé par ce qui suit: “11° “Candidat”: toute entreprise ferroviaire, tout regroupement international d'entreprises ferroviaires ou d'autres personnes physiques ou morales ou entités, comme par exemple les autorités compétentes visées dans le règlement (CE) n° 1370/2007 et les chargeurs, les transitaires et les opérateurs de transports combinés ayant des raisons commerciales ou de service public d'acquérir des capacités de l'infrastructure;”;

7° au point 12°, dans le texte français, le mot “segment” est remplacé par le mot “élément”;

8° le point 20° est remplacé par ce qui suit: “20° “Coordination”: la procédure mise en œuvre par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et les candidats afin de rechercher une solution en cas de demandes concurrentes pour la réservation de capacités de l'infrastructure ferroviaire;”;

9° un point 28/1° est inséré, rédigé comme suit: “28/1° “Exploitant d'installation de service”: toute entité publique ou privée chargée de gérer une ou plusieurs installations de service ou de fournir à des entreprises ferroviaires un ou plusieurs des services visés à l'annexe 1, points 2, 3 et 4;”;

10° le point 29° est remplacé par ce qui suit: “29° “Gestionnaire de l'infrastructure”: tout organisme ou toute entreprise chargés en particulier de l'établissement, de la gestion et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire, y compris la gestion du trafic, et du système de signalisation et de contrôle-commande. Les fonctions de gestionnaire de l'infrastructure sur tout ou partie d'un réseau peuvent être attribuées à plusieurs organismes ou entreprises;”;

11° le point 32° est remplacé par ce qui suit: “32° “Infrastructure ferroviaire”: l'ensemble des éléments visés à l'annexe 23;”;

12° un point 33/1° est inséré, rédigé comme suit: “33/1° “Installation de service”: l'installation, y compris les terrains, bâtiments et équipements qui ont été spécialement aménagés,

ingericht voor het verrichten van een of meer diensten als bedoeld in bijlage 1, punten 2, 3 en 4;”;

13° een punt 34/1° wordt ingevoegd, luidende: “34/1° “Alternatief traject”: een ander traject tussen hetzelfde vertrekpunt en aankomstpunt voor zover beide trajecten onderling inwisselbaar zijn voor het exploiteren van de betrokken goederen- of reizigersvervoersdienst door de spoorwegonderneming;”;

14° punt 35° wordt vervangen als volgt: “35° “Vergunning”: een door een vergunningverlenende autoriteit aan een onderneming verleende vergunning waarbij wordt erkend dat zij in staat is als spoorwegonderneming spoorvervoersdiensten te verrichten. De vergunning kan worden beperkt tot het verrichten van bepaalde categorieën vervoersdiensten;”;

15° in de Nederlandse tekst wordt punt 46° vervangen als volgt: “46° “Aangemelde instanties”: de instanties die belast zijn met de beoordeling van de overeenstemming of de geschiktheid voor het gebruik van de interoperabiliteitsonderdelen of met het onderzoek ten behoeve van de “EG”-keuringsprocedure van de subsystemen;”;

16° punt 59° wordt vervangen als volgt: “59° “Net”: de gehele spoorweginfrastructuur die beheerd wordt door een infrastructuurbeheerder;”;

17° punt 61° wordt vervangen als volgt: “61° “Internationaal goederenvervoer”: vervoersdiensten waarbij de trein ten minste één grens van een lidstaat overschrijdt; de trein kan worden samengesteld en/of gesplitst en de verschillende delen ervan kunnen een verschillende herkomst en bestemming hebben, zolang alle wagons ten minste één grens overschrijden;”;

18° een punt 61/1° wordt ingevoegd, luidende: “61/1° “Groot onderhoud”: werkzaamheden die niet als vast onderdeel van de gewone dagelijkse verrichtingen worden uitgevoerd en waarvoor het voertuig buiten dienst moet worden gesteld;”;

19° punt 62° wordt vervangen als volgt: “62° “Internationale reizigersvervoerdienst”: een reizigersvervoerdienst in het kader waarvan de trein ten minste één grens van een lidstaat overschrijdt en die in hoofdzaak bedoeld is om reizigers tussen stations in verschillende lidstaten te vervoeren; de trein kan worden samengesteld en/of gesplitst en de samenstellende delen kunnen een verschillende herkomst en bestemming hebben, op voorwaarde dat alle rijtuigen ten minste één grens overschrijden;”;

20° een punt 63/1° wordt ingevoegd, luidende: “63/1° “Regionale diensten”: vervoersdiensten die als hoofddoel hebben te beantwoorden aan de vervoerbehoefte van een regio, met inbegrip van een grensoverschrijdende regio;”;

21° een punt 63/2° wordt ingevoegd, luidende:

“63/2° “Stads- en voorstadsvervoersdiensten”: vervoersdiensten die als hoofddoel hebben te beantwoorden aan de

en totalité ou en partie, pour permettre la fourniture d'un ou plusieurs des services visés à l'annexe 1, points 2, 3 et 4;”;

13° un point 34/1° est inséré, rédigé comme suit: 34/1° “Itinéraire de substitution”: un autre itinéraire entre la même origine et la même destination, l'entreprise ferroviaire pouvant substituer un itinéraire à l'autre pour exploiter le service de fret ou de transport de voyageurs concerné;”;

14° le point 35° est remplacé par ce qui suit: “35° “Licence”: une autorisation accordée par l'autorité responsable des licences à une entreprise à laquelle la qualité de fournisseur de services de transport ferroviaire en tant qu'entreprise ferroviaire est reconnue. Cette qualité peut être limitée à l'exploitation de certains types de services;”;

15° dans le texte néerlandais, le point 46° est remplacé par ce qui suit: “46° “Aangemelde instanties”: de instanties die belast zijn met de beoordeling van de overeenstemming of de geschiktheid voor het gebruik van de interoperabiliteitsonderdelen of met het onderzoek ten behoeve van de “EG”-keuringsprocedure van de subsystemen;”;

16° le point 59° est remplacé par ce qui suit: “59° “Réseau”: l'ensemble de l'infrastructure ferroviaire gérée par un gestionnaire de l'infrastructure;”;

17° le point 61° est remplacé par ce qui suit: “61° “Service de fret international”: un service de transport dans le cadre duquel le train franchit au moins une frontière d'un État membre; le train peut être assemblé et/ou divisé, et les différentes parties le constituant peuvent avoir des provenances et destinations différentes, à condition que tous les wagons franchissent au moins une frontière;”;

18° un point 61/1° est inséré, rédigé comme suit: “61/1° “Service de maintenance lourde”: les travaux qui ne sont pas effectués de manière régulière et dans le cadre des activités quotidiennes, et qui impliquent que le véhicule soit retiré du service;”;

19° le point 62° est remplacé par ce qui suit: “62° “Service international de transport de voyageurs”: un service de transport de voyageurs dans le cadre duquel le train franchit au moins une frontière d'un État membre et dont l'objet principal est le transport de voyageurs entre des gares situées dans des États membres différents; le train peut être divisé ou assemblé et divisé, et les différentes parties le constituant peuvent avoir des provenances et des destinations différentes, à condition que toutes les voitures franchissent au moins une frontière;”;

20° un point 63/1° est inséré, rédigé comme suit: “63/1° “Services régionaux”: les services de transport dont l'objet principal est de répondre aux besoins de transports d'une région, y compris d'une région transfrontalière;”;

21° un point 63/2° est inséré, rédigé comme suit: “63/2° “Services urbains et suburbains”:

les services de transport dont l'objet principal est de répondre aux besoins de transports d'un centre urbain ou

behoeften van een stedelijk centrum of een agglomeratie, met inbegrip van een grensoverschrijdende agglomeratie, en aan de behoeften aan vervoer tussen dat centrum of die agglomeratie en de omliggende gebieden;”;

22° in de Franstalige tekst wordt punt 64° vervangen als volgt: “64° “Sillon”: la capacité de l’infrastructure ferroviaire requise pour faire circuler un train d’un point à un autre au cours d’une période donnée;”;

23° een punt 71/1° wordt ingevoegd, luidende: “71/1° “Transit”: de doortocht op het grondgebied van de Unie zonder goederen te laden of te lossen en/of zonder reizigers op het grondgebied van de Unie te laten in- of uitstappen;”;

24° punt 74° wordt vervangen als volgt: “74° “remisestation”: station dat specifiek bestemd is voor het tijdelijk parkeren van spoorwegvoertuigen tussen twee ritten;”;

25° punt 75° wordt vervangen als volgt: “75° “beschikking 2009/561/EG”: beschikking van de Commissie van 22 juli 2009 tot wijziging van beschikking 2006/679/EG met betrekking tot de toepassing van de technische specificatie inzake interoperabiliteit voor het subsysteem besturing en seingeving van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem;”;

26° een punt 76° wordt ingevoegd, luidende: “76° “beschikking 2008/386/EG”: beschikking van de Commissie van 23 april 2008 tot wijziging van bijlage A bij beschikking 2006/679/EG betreffende de technische specificaties van het subsysteem besturing en seingeving van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem;”;

27° een punt 77° wordt ingevoegd, luidende: “77° “beschikking 2006/860/EG”: beschikking van de Commissie van 7 november 2006 betreffende de technische specificaties inzake interoperabiliteit van het subsysteem besturing en seingeving van het trans-Europees hogesnelheidsspoorwegsysteem en tot wijziging van bijlage A bij beschikking 2006/679/EG betreffende de technische specificaties inzake interoperabiliteit van het subsysteem besturing en seingeving van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem;”;

Art. 6

Het opschrift van titel 2 van dezelfde wet wordt vervangen als volgt:

“Titel 2. Principes van organisatie en beheer”.

Art. 7

In titel 2 van dezelfde wet wordt een hoofdstuk ingevoegd, omvattende artikel 4, luidend:

“Hoofdstuk 1. Gescheiden rekeningen”.

d’une agglomération, y compris d’une agglomération trans-frontalière, ainsi qu’aux besoins de transports entre ce centre ou cette agglomération et ses banlieues;”;

22° dans le texte français, le point 64° est remplacé par ce qui suit: “64° “Sillon”: la capacité de l’infrastructure ferroviaire requise pour faire circuler un train d’un point à un autre au cours d’une période donnée;”;

23° un point 71/1° est inséré, rédigé comme suit: “71/1° “Transit”: la traversée du territoire de l’Union sans chargement ni déchargement de marchandises et/ou sans prise en charge ni dépose de voyageurs sur ce territoire;”;

24° le point 74° est remplacé par ce qui suit: “74° “Voies de garage”: les voies spécifiquement réservées au stationnement temporaire des véhicules ferroviaires entre deux missions;”;

25° le point 75° est remplacé par ce qui suit: “75° “décision 2009/561/CE”: la décision de la Commission du 22 juillet 2009 modifiant la décision 2006/679/CE relative à la spécification technique d’interopérabilité concernant le sous-système contrôle-commande et signalisation du système ferroviaire transeuropéen conventionnel;”;

26° un point 76° est ajouté, rédigé comme suit: “76° “décision 2008/386/CE”: la décision de la Commission du 23 avril 2008 modifiant l’annexe A de la décision 2006/679/CE relative à la spécification technique d’interopérabilité concernant le sous-système contrôle-commande et signalisation du système ferroviaire transeuropéen conventionnel;”;

27° un point 77° est ajouté, rédigé comme suit: “77° “décision 2006/860/CE”: décision de la Commission du 7 novembre 2006 concernant une spécification technique d’interopérabilité relative au sous-système contrôle-commande et signalisation du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et modifiant l’annexe A de la décision 2006/679/CE concernant la spécification technique d’interopérabilité relative au sous-système contrôle-commande et signalisation du système ferroviaire transeuropéen conventionnel;”;

Art. 6

L’intitulé du titre 2 de la même loi est remplacé par ce qui suit:

“Titre 2. Principes d’organisation et de gestion”.

Art. 7

Dans le titre 2 de la même loi, un chapitre est inséré, comportant l’article 4 et intitulée:

“Chapitre 1^{er}. Séparation comptable”.

Art. 8

In artikel 4 van dezelfde wet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° In paragraaf 1 wordt het derde lid opgeheven;

2° Paragraaf 2 wordt vervangen als volgt:

“Spoorwegondernemingen houden in hun interne boekhouding afzonderlijke rekeningen aan met betrekking tot, enerzijds, de activiteit van goederenvervoer per spoor en, anderzijds, de activiteiten met betrekking tot de verlening van reizigersvervoerdiensten per spoor. De toelichting bij hun jaarrekening bevat een afzonderlijke balans, resultatenrekening en kasstroomoverzicht met betrekking tot de activiteit van goederenvervoer per spoor en met betrekking tot de reizigersvervoerdiensten per spoor.

Openbare financiële middelen voor activiteiten die betrekking hebben op het verrichten van vervoersdiensten in het kader van openbare dienst, moeten in overeenstemming met artikel 7 van de verordening 1370/2007 afzonderlijk in de desbetreffende rekeningen worden opgevoerd en mogen niet worden overgedragen naar activiteiten met betrekking tot andere vervoersdiensten of enige andere bedrijfsactiviteit.”

3° Een paragraaf 3 wordt ingevoegd, luidende:

“§ 3. De wijze waarop de boekhoudingen van de verschillende activiteiten, bedoeld in de paragrafen 1 en 2, worden gevoerd, moet het mogelijk maken om toe te zien op het verbod op de overdracht van openbare financiële middelen van het ene activiteitengebied naar het andere en op de aanwending van inkomsten uit de retributies voor het gebruik van de infrastructuur en overschotten uit andere commerciële activiteiten.”

Art. 9

In titel 2 van dezelfde wet wordt een hoofdstuk 2 ingevoegd, luidende:

“Hoofdstuk 2. Onafhankelijkheid van de infrastructuurbeheerder”.

Art. 10

In hoofdstuk 2, ingevoegd bij artikel 9, wordt een artikel 4/1 ingevoegd, luidende:

“Art 4/1. De infrastructuurbeheerder is verantwoordelijk voor zijn eigen beheer, bestuur en interne controle en neemt hierbij deze Codex en zijn uitvoeringsbesluiten in acht.”

Art. 11

In hetzelfde hoofdstuk 2 wordt een artikel 4/2 ingevoegd, luidende:

Art. 8

À l'article 4 de la même loi, les modifications suivantes sont apportées:

1° Dans le paragraphe 1^{er}, le troisième alinéa est abrogé;

2° Le paragraphe 2 est remplacé par ce qui suit;

“Les entreprises ferroviaires tiennent dans leur comptabilité interne des comptes séparés pour, d'une part, l'activité de transport ferroviaire de marchandises et, d'autre part, les activités relatives à la fourniture de services de transport ferroviaire de voyageurs. L'annexe de leur compte annuel contient un bilan, un compte de résultat et un flux de trésorerie séparés pour l'activité de transport ferroviaire de marchandises et pour l'activité de transport ferroviaire de voyageurs.

Les fonds publics versés pour des activités relatives à la fourniture de services de transport au titre des missions de service public figurent séparément, conformément à l'article 7 du règlement 1370/2007, dans les comptes correspondants et ne sont pas transférés aux activités relatives à la fourniture d'autres services de transport ou à toute autre activité.”

3° Un paragraphe 3 est inséré, qui se lit comme suit:

“§ 3. Les comptes relatifs aux différents domaines d'activité visés aux paragraphes 1^{er} et 2 sont tenus de façon à permettre le suivi de l'interdiction de transférer des fonds publics d'un domaine d'activité à un autre et le contrôle de l'emploi des recettes tirées des redevances d'utilisation de l'infrastructure et des excédents dégagés d'autres activités commerciales.”

Art. 9

Dans le titre 2 de la même loi, un chapitre 2 est inséré, intitulé:

“Chapitre 2. Indépendance du gestionnaire de l'infrastructure”.

Art. 10

Dans le chapitre 2, inséré par l'article 9, il est inséré un article 4/1, rédigé comme suit:

“Art. 4/1. Tout en respectant le présent Code et ses arrêtés d'exécution, le gestionnaire de l'infrastructure est responsable de son organisation, de sa gestion et de son contrôle interne.”

Art. 11

Dans le même chapitre 2, il est inséré un article 4/2, rédigé comme suit:

“Art. 4/2. § 1. De essentiële taken, met het oog op het garanderen van een eerlijke en niet-discriminerende toegang tot de infrastructuur, worden toevertrouwd aan instanties of ondernemingen die zelf geen spoorvervoersdiensten verlenen.

De essentiële functies zijn:

1° besluitvorming inzake treinpadtoewijzing, waaronder zowel de omschrijving als de beoordeling van de beschikbaarheid en de capaciteitstoewijzing voor afzonderlijke treinpaden, en

2° besluitvorming inzake de heffing voor het gebruik van de infrastructuur, met inbegrip van de vaststelling en het innen van de rechten.

§ 2. Indien de infrastructuurbeheerder in juridisch of organisatorisch opzicht of wat de besluitvorming betreft, niet onafhankelijk is van spoorwegondernemingen, worden de in titel 3, hoofdstukken 4 en 5 bedoelde taken verricht door respectievelijk een heffingsinstantie en een toewijzingsinstantie die in juridisch en organisatorisch opzicht en wat de besluitvorming betreft van iedere spoorwegonderneming onafhankelijk is.

§ 3. Wanneer zij betrekking hebben op essentiële functies van de infrastructuurbeheerder, worden de bepalingen van titel 3, hoofdstukken 4 en 5 geacht van toepassing te zijn op de heffingsinstantie of de toewijzingsinstantie voor wat hun respectievelijke bevoegdheden betreft.”

Art. 12

In titel 2 van dezelfde wet wordt een hoofdstuk 3 ingevoegd, luidende:

“Hoofdstuk 3. Beheer van spoorwegondernemingen volgens commerciële beginselen”.

Art. 13

In hoofdstuk 3, ingevoegd bij artikel 12, wordt een artikel 4/3 ingevoegd, luidende:

“Art. 4/3. De spoorwegondernemingen worden beheerd volgens de principes die van toepassing zijn op commerciële ondernemingen, welke ook hun eigenaar is. Deze regel is ook van toepassing op hun openbare dienstverplichtingen en op de openbare dienstcontracten die zij afsluiten met de bevoegde overheidsinstanties.

Mits naleving van deze Spoorcodex en zijn uitvoeringsbesluiten, zijn de spoorwegondernemingen in het bijzonder vrij om:

a) hun interne organisatie vast te stellen, onverminderd de artikelen 4/1, 26, 27, 46 en 58;

b) toezicht te houden op de levering en de marketing van de diensten, en de tarieven ervan vast te stellen;

“Art. 4/2. § 1^{er}. Les fonctions essentielles en vue de garantir un accès équitable et non discriminatoire à l'infrastructure sont exercées par des entités ou entreprises qui ne sont pas elles-mêmes fournisseurs de services de transport ferroviaire.

Les fonctions essentielles sont:

1° l'adoption des décisions concernant la répartition des sillons, y compris la définition et l'évaluation de la disponibilité, ainsi que l'attribution de sillons individuels, et

2° l'adoption des décisions concernant la tarification pour l'utilisation de l'infrastructure, y compris la détermination et le recouvrement des redevances.

§ 2. Si le gestionnaire de l'infrastructure n'est pas indépendant des entreprises ferroviaires sur le plan juridique, organisationnel ou décisionnel, les fonctions visées au titre 3, chapitres 4 et 5, sont assumées respectivement par un organisme de tarification et par un organisme de répartition qui sont indépendants des entreprises ferroviaires sur le plan juridique, organisationnel et décisionnel.

§ 3. Lorsqu'elles portent sur des fonctions essentielles du gestionnaire de l'infrastructure, les dispositions du titre 3, chapitres 4 et 5, s'entendent comme s'appliquant à l'organisme de tarification ou à l'organisme de répartition pour leurs compétences respectives.”

Art. 12

Dans le titre 2 de la même loi, un chapitre 3 est inséré, intitulé:

“Chapitre 3. Gestion des entreprises ferroviaires selon des principes commerciaux”.

Art. 13

Dans le chapitre 3, inséré par l'article 12, il est inséré un article 4/3, rédigé comme suit:

“Art. 4/3. Les entreprises ferroviaires sont gérées selon les principes qui s'appliquent aux sociétés commerciales, quel que soit leur propriétaire. Cette règle s'applique également à leurs obligations de service public et aux contrats de service public qu'elles concluent avec les autorités compétentes de l'État.

Dans le respect du présent Code ferroviaire et de ses arrêtés d'exécution, les entreprises ferroviaires sont en particulier libres:

a) de définir leur organisation interne, sans préjudice des dispositions des articles 4/1, 26, 27, 46 et 58;

b) de contrôler la fourniture et la commercialisation des services et d'en fixer la tarification;

c) besluiten betreffende het personeel, de activa en de eigen aankopen te nemen;

d) hun marktaandeel uit te breiden, nieuwe technologieën en nieuwe diensten te ontwikkelen en nieuwe management-technieken in te voeren;

e) nieuwe activiteiten te ontplooiën op aan de spoorweg-sector aanverwante terreinen.

De aandeelhouders van spoorwegondernemingen die eigendom zijn van of gecontroleerd worden door de staat, mogen eisen dat hun voorafgaande goedkeuring wordt gevraagd voor belangrijke bedrijfsbeheersbeslissingen, op een gelijke wijze als aandeelhouders van privaatrechtelijke naamloze vennootschappen krachtens het vennootschapsrecht. De bepalingen van dit artikel zijn van toepassing onverminderd de bevoegdheden van toezieende organen krachtens het vennootschapsrecht met betrekking tot de benoeming van leden van de raad van bestuur.”

Art. 14

Artikel 5 van dezelfde wet wordt vervangen als volgt:

“Art. 5. Hebben toegang tot de spoorweginfrastructuur onder eerlijke, niet-discriminerende en transparante voorwaarden:

1° De Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen voor de exploitatie van al haar vervoersactiviteiten. Dit recht omvat de toegang tot infrastructuur die zee- en binnenhavens verbindt, en andere in bijlage 1, punt 2, bedoelde dienstvoorzieningen, alsmede tot infrastructuur die meer dan één eindgebruiker bedient of kan bedienen;

2° Elke spoorwegonderneming die gevestigd is in een lidstaat van de Europese Unie voor de exploitatie van elk type van goederenvervoerdiensten. Dit recht omvat de toegang tot infrastructuur die zee- en binnenhavens verbindt, en andere in bijlage 1, punt 2, bedoelde dienstvoorzieningen, alsmede tot infrastructuur die meer dan één eindgebruiker bedient of kan bedienen;

3° Elke spoorwegonderneming die gevestigd is in een lidstaat van de Europese Unie, voor de exploitatie van internationale reizigersvervoerdiensten. Dit recht omvat de toegang tot infrastructuur die de in bijlage 1, punt 2, bedoelde dienstvoorzieningen verbindt;

4° Elke toeristische onderneming die ritten verricht voor toeristische doeleinden met historisch materieel en daartoe erkend is.”

Art. 15

Artikel 9 van dezelfde wet wordt vervangen als volgt:

c) de prendre les décisions concernant le personnel, les actifs et les achats propres;

d) de développer leur part de marché, de créer de nouvelles technologies et de nouveaux services et d'adopter toute technique innovatrice de gestion;

e) de lancer de nouvelles activités dans des domaines associés à l'activité ferroviaire.

Les actionnaires d'entreprises ferroviaires détenues ou contrôlées par l'État peuvent exiger leur approbation préalable pour les principales décisions relatives à la gestion de l'entreprise, à l'instar des actionnaires de sociétés anonymes privées, en application du droit des sociétés. Les dispositions du présent article s'appliquent sans préjudice des compétences des organes de surveillance prévus par le droit des sociétés en ce qui concerne la nomination des membres du conseil d'administration.”

Art. 14

L'article 5 de la même loi est remplacé par ce qui suit:

“Art. 5. Ont un droit d'accès à l'infrastructure ferroviaire, à des conditions équitables, non discriminatoires et transparentes:

1° La Société nationale des Chemins de fer belges pour l'exploitation de l'ensemble de ses activités de transports. Ce droit concerne également l'accès à l'infrastructure reliant les ports de navigation maritime et intérieure et les autres installations de service visées à l'annexe 1^{re}, point 2, et à l'infrastructure desservant ou pouvant desservir plus d'un client final;

2° Toute entreprise ferroviaire établie dans un État membre de l'Union européenne, pour l'exploitation de tout type de services de transport de marchandises. Ce droit concerne également l'accès à l'infrastructure reliant les ports de navigation maritime et intérieure et les autres installations de service visées à l'annexe 1^{re}, point 2, et à l'infrastructure desservant ou pouvant desservir plus d'un client final;

3° Toute entreprise ferroviaire établie dans un État membre de l'Union européenne pour l'exploitation de services de transport international de voyageurs. Ce droit concerne également l'accès à l'infrastructure reliant les installations de service visées à l'annexe 1^{re}, point 2 ;

4° Toute association touristique effectuant des circulations à des fins touristiques avec du matériel historique et reconnue à cette fin.”

Art. 15

L'article 9 de la même loi est remplacé par ce qui suit:

“Art. 9. § 1. De infrastructuurbeheerder verleent alle spoorwegondernemingen op een niet-discriminerende wijze het in bijlage 1, punt 1, vastgestelde minimumtoegangspakket.

§ 2. Exploitanten van dienstvoorzieningen verlenen alle spoorwegondernemingen op een niet-discriminerende wijze toegang, inclusief toegang via het spoor, tot de in bijlage 1, punt 2, bedoelde dienstvoorzieningen en tot de in deze voorzieningen geleverde diensten.

§ 3. Ter waarborging van een volledig transparante en niet-discriminerende toegang tot de in bijlage 1, punt 2, onder a), b), c), d), g) en i), bedoelde dienstvoorzieningen, en van de dienstverlening in deze voorzieningen ingeval de exploitant van de dienstvoorzieningen onder de directe of indirecte zeggenschap staat van een instantie of een onderneming die ook actief is en een machtspositie heeft op nationale markten voor spoorvervoersdiensten waarvoor de voorziening wordt gebruikt, zijn de exploitanten van deze dienstvoorzieningen op zodanige wijze georganiseerd, dat zij organisatorisch en wat de besluitvorming betreft, onafhankelijk zijn van deze instantie of onderneming. Deze onafhankelijkheid betekent niet dat voor dienstvoorzieningen een afzonderlijke rechtspersoon moet worden opgericht; er kan aan worden voldaan door binnen één rechtspersoon verschillende afdelingen op te richten.

Voor alle dienstvoorzieningen bedoeld in bijlage 1, punt 2, voeren de exploitant en deze instantie of onderneming gescheiden rekeningen, daaronder begrepen afzonderlijke balansen, resultaten-rekeningen en kasstroomoverzichten.

Indien de dienstvoorzieningen door een infrastructuurbeheerder worden geëxploiteerd of de exploitant ervan onder de directe of indirecte zeggenschap staat van een infrastructuurbeheerder, wordt de in dit lid bedoelde onafhankelijkheid geacht te zijn voldaan indien aan de in artikel 4/2 genoemde vereisten wordt voldaan.

§ 4. De verzoeken van de spoorwegondernemingen om toegang tot, en levering van diensten in de in punt 2 van bijlage 1 bedoelde dienstvoorziening worden beantwoord binnen een redelijke termijn die door het toezichthoudende orgaan wordt vastgesteld. Deze verzoeken mogen slechts worden afgewezen, wanneer er levensvatbare alternatieven zijn die hen in staat stellen, de betrokken goederen- of reizigersvervoersdienst op hetzelfde traject of op alternatieve trajecten onder economisch aanvaardbare voorwaarden te exploiteren. Dit houdt voor de exploitant van de dienstvoorzieningen niet de verplichting in om te investeren in middelen of voorzieningen teneinde aan alle verzoeken van spoorwegondernemingen tegemoet te kunnen komen.

Bij verzoeken van spoorwegondernemingen om toegang tot, en dienstverlening in, een dienstvoorziening die wordt beheerd door een exploitant van de in lid 3 bedoelde dienstvoorziening, motiveert de exploitant eventuele weigeringsbesluiten schriftelijk en geeft hij aan welke levensvatbare alternatieven er zijn in andere voorzieningen.

§ 5. Wanneer een exploitant van de in bijlage 1, punt 2, bedoelde dienstvoorziening een conflict vaststelt tussen

“Art. 9. § 1^{er}. Le gestionnaire de l'infrastructure fournit à toutes les entreprises ferroviaires, de manière non discriminatoire, l'ensemble des prestations minimales établies à l'annexe 1^{re}, point 1.

§ 2. Les exploitants d'installations de service fournissent à toutes les entreprises ferroviaires, de manière non discriminatoire, un accès, y compris aux voies d'accès, aux infrastructures visées à l'annexe 1^{re}, point 2, et aux services offerts dans ces infrastructures.

§ 3. Afin d'assurer la totale transparence et le caractère non discriminatoire de l'accès aux installations de service visées à l'annexe 1^{re}, point 2, a), b), c), d), g) et i), et de la fourniture de services dans ces installations lorsque l'exploitant d'une telle installation de service est sous le contrôle direct ou indirect d'une entité ou entreprise qui est également active et occupe une position dominante sur des marchés nationaux de services de transport ferroviaire pour lesquels l'installation est utilisée, il est organisé de manière à assurer son indépendance organisationnelle et décisionnelle vis-à-vis de cette entité ou entreprise. Cette indépendance n'implique pas obligatoirement l'établissement d'une entité juridique distincte pour ces installations de service et peut être réalisée par la mise en place de divisions distinctes au sein d'une même entité juridique.

Pour toutes les installations de service visées à l'annexe 1^{re}, point 2, l'exploitant et l'entité ou l'entreprise disposent de comptes séparés, y compris des bilans, des comptes de résultat et des flux de trésorerie séparés.

Lorsque l'exploitation de l'installation de service est assurée par un gestionnaire de l'infrastructure ou que l'exploitant de l'installation de service est sous le contrôle direct ou indirect d'un gestionnaire de l'infrastructure, le respect des exigences visées dans le présent paragraphe est réputé être démontré par le respect des exigences visées à l'article 4/2.

§ 4. Les demandes d'accès à l'installation de service, et de fourniture de services dans ladite installation visée à l'annexe 1^{re}, point 2, introduites par les entreprises ferroviaires sont traitées dans un délai raisonnable fixé par l'organe de contrôle. Ces demandes ne peuvent être refusées que s'il existe des alternatives viables permettant aux entreprises ferroviaires d'exploiter le service de fret ou de transport de voyageurs concerné sur le même trajet ou sur un itinéraire de substitution dans des conditions économiquement acceptables. Cela n'oblige pas l'exploitant de l'installation de service à investir dans les ressources ou les installations pour répondre à toutes les demandes introduites par les entreprises ferroviaires.

Lorsque les demandes introduites par les entreprises ferroviaires concernent l'accès à une installation de service et la fourniture de services dans une installation de service gérée par un exploitant d'installation de service visé au paragraphe 3, cet exploitant justifie par écrit toute décision de refus et indique les alternatives viables dans d'autres installations.

§ 5. En cas de conflit entre différentes demandes, un exploitant d'installation de service visée à l'annexe 1^{re}, point

verschillende verzoeken, tracht hij die verzoeken met elkaar te verzoenen voor zover dat mogelijk is. Wanneer geen levensvatbaar alternatief beschikbaar is en het op basis van een aangetoonde behoefte onmogelijk is aan alle verzoeken om capaciteit voor de betrokken voorziening tegemoet te komen, kan de verzoeker een klacht indienen bij het toezichthoudende orgaan die zich over de zaak buigt en, voor zover nodig, maatregelen neemt om ervoor te zorgen dat een passend deel van de capaciteit wordt gegund aan de betrokken verzoeker.

§ 6. Wanneer de in bijlage 1, punt 2, bedoelde dienstvoorziening gedurende tenminste twee opeenvolgende jaren niet is gebruikt, en spoorwegondernemingen ten aanzien van de exploitant van die dienstvoorziening hun belangstelling hebben laten blijken voor toegang tot de voorziening, op basis van aangetoonde behoeften, biedt de eigenaar de exploitatie van de voorziening geheel of gedeeltelijk aan voor leasing, of verhuring als spoordienstvoorziening, tenzij de exploitant van die dienstvoorzieningen aantoont dat de voorziening vanwege een lopend reconversieproces niet door een spoorwegonderneming kan worden gebruikt.

§ 7. Indien de exploitant van de dienstvoorzieningen voorziet in een van de in bijlage 1, punt 3, bedoelde, aanvullende diensten", biedt hij deze op verzoek op niet-discriminerende wijze aan een spoorwegonderneming aan.

§ 8. De spoorwegondernemingen mogen de infrastructuurbeheerder of andere exploitanten van de dienstvoorziening om een bijkomende reeks in bijlage 1, punt 4, bedoelde "ondersteunende diensten" verzoeken. De exploitant van een dienstvoorziening is niet verplicht deze diensten te verlenen. Wanneer de exploitant van de dienstvoorziening besluit een of meer diensten van deze reeks aan anderen aan te bieden, verstrekt hij deze op verzoek en op niet-discriminerende wijze aan spoorwegondernemingen.

§ 9. De Koning kan maatregelen nemen waarin de te volgen procedure en de na te leven criteria worden bepaald voor de toegang tot de diensten die geleverd worden door de dienstvoorzieningen bedoeld in bijlage 1, punten 2 tot 4."

Art. 16

Artikel 9/1 van dezelfde wet, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 21 december 2013, wordt opgeheven.

Art. 17

Artikel 11 van dezelfde wet wordt vervangen als volgt:

"Art. 11. De Koning wijst bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad een instantie aan die verantwoordelijk is voor het verlenen van vergunningen.

De instantie verantwoordelijk voor het verlenen van vergunningen, verricht zelf geen spoorwegvervoersdiensten en is onafhankelijk van elke onderneming of entiteit die deze diensten verricht."

2, tente de répondre à toutes les demandes dans la mesure du possible. Si aucune alternative viable n'existe et qu'il est impossible de répondre à toutes les demandes de capacités pour l'installation concernée sur la base des besoins avérés, le candidat peut introduire une plainte auprès de l'organe de contrôle, qui examine le dossier et prend des mesures, le cas échéant, pour qu'une partie adéquate de la capacité soit dévolue à ce candidat.

§ 6. Si une installation de service visée à l'annexe 1^{re}, point 2, n'a pas été utilisée pendant au moins deux années consécutives et si des entreprises ferroviaires se sont déclarées intéressées par un accès à cette installation auprès de l'exploitant de cette installation, sur la base de besoins avérés, son propriétaire annonce publiquement que son exploitation est disponible à la location ou au crédit-bail en tant qu'installation de service ferroviaire, en totalité ou en partie, à moins que l'exploitant de cette installation de service ne démontre qu'un processus de reconversion en cours empêche son utilisation par une entreprise ferroviaire.

§ 7. Si l'exploitant de l'installation de service fournit l'un des services visés à l'annexe 1^{re}, point 3, en tant que prestations complémentaires, il les fournit de manière non discriminatoire à toute entreprise ferroviaire qui en fait la demande.

§ 8. Les entreprises ferroviaires peuvent demander, en tant que prestation connexe, au gestionnaire de l'infrastructure ou à d'autres exploitants d'installations de service, une prestation visée à l'annexe 1^{re}, point 4. L'exploitant d'installations de service n'est pas tenu de fournir ces prestations connexes. Lorsque l'exploitant de l'installation de service décide de proposer à d'autres l'une de ces prestations, il les fournit sur demande aux entreprises ferroviaires de manière non discriminatoire.

§ 9. Le Roi peut adopter des mesures détaillant la procédure à suivre et les critères à respecter pour l'accès aux services à fournir dans les installations de service visées à l'annexe 1^{re}, points 2 à 4."

Art. 16

L'article 9/1 de la même loi, inséré par l'arrêté royal du 21 décembre 2013, est abrogé.

Art. 17

L'article 11 de la même loi est remplacé par ce qui suit:

"Art. 11. Le Roi désigne, par un arrêté délibéré en Conseil des ministres, l'autorité responsable de la délivrance des licences.

L'autorité responsable de la délivrance des licences n'effectue elle-même aucune prestation de services de transport ferroviaire et est indépendante de toute entreprise ou entité qui l'effectue."

Art. 18

In artikel 13 van dezelfde wet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° Paragraaf 1 wordt vervangen als volgt:

“§ 1. Om een vergunning te verkrijgen, levert de vergunningaanvrager vóór het begin van zijn activiteiten het bewijs ten aanzien van de vergunningverlenende autoriteit dat hij te allen tijde kan voldoen aan de door de Koning bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad vastgestelde voorwaarden inzake de financiële draagkracht, beroepsbekwaamheid, dekking van de burgerlijke aansprakelijkheid en eerbaarheid.

Een onderneming die aan de voorwaarden van het eerste lid voldoet, is gerechtigd een vergunning te ontvangen.”;

2° Paragraaf 3 wordt aangevuld met de volgende zin:

“De Koning kan het model van de vergunning bepalen.”.

Art. 19

In artikel 16 van dezelfde wet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° de woorden “de minister” worden vervangen door de woorden “de vergunningverlenende autoriteit”;

2° de woorden “licht hij” worden vervangen door de woorden “licht zij”.

Art. 20

Artikel 17 van dezelfde wet wordt aangevuld met een tweede lid, luidende:

“Bijzondere bepalingen betreffende het schorsen of intrekken van de vergunning kunnen in de vergunning zelf worden opgenomen.”

Art. 21

In artikel 18 van dezelfde wet worden de woorden “de Europese Commissie” vervangen door “het Bureau”.

Art. 22

In titel 3 van dezelfde wet wordt een hoofdstuk 2/1 ingevoegd, luidende:

“Hoofdstuk 2/1. Bedrijfsplannen”.

Art. 18

À l'article 13 de la même loi, les modifications suivantes sont apportées:

1° Le paragraphe 1^{er} est remplacé par ce qui suit:

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

Toute entreprise qui satisfait aux exigences mentionnées à l'alinéa 1^{er} est autorisée à recevoir une licence.”.

2° Le paragraphe 3 est complété par la phrase suivante:

“Le Roi peut déterminer le modèle de la licence.”.

Art. 19

À l'article 16 de la même loi, les modifications suivantes sont apportées:

1° les mots “le ministre” sont remplacés par les mots “l'autorité responsable des licences”;

2° les mots “il en informe” sont remplacés par les mots “elle en informe”.

Art. 20

L'article 17 de la même loi est complété par un second alinéa, rédigé comme suit:

“Des dispositions spécifiques concernant la suspension ou le retrait d'une licence peuvent être incluses dans la licence elle-même.”.

Art. 21

Dans l'article 18 de la même loi, les mots “la Commission européenne” sont remplacés par les mots “l'Agence”.

Art. 22

Dans le titre 3 de la même loi, un chapitre 2/1 est inséré, intitulé:

“Chapitre 2/1. Plans d'entreprise”.

Art. 23

In hoofdstuk 2/1, ingevoegd bij artikel 22, wordt een artikel 19/1 ingevoegd, luidende:

“Art. 19/1. De spoorwegondernemingen stellen hun eigen bedrijfsplannen op, met inbegrip van de investerings- en financieringsplannen. Deze plannen zijn gericht op het bereiken van het financieel evenwicht van de ondernemingen en op andere doelstellingen op het gebied van technisch, commercieel en financieel beheer; daarnaast moeten in deze bedrijfsplannen de middelen worden vermeld om deze doelstellingen te bereiken.”.

Art. 24

In hetzelfde hoofdstuk 2/1 wordt een artikel 19/2 ingevoegd, luidende:

“Art. 19/2. In het kader van het beleid bedoeld in artikel 19/3, stelt de infrastructuurbeheerder een bedrijfsplan vast dat ook investerings- en financiële programma's bevat. Het plan moet zodanig worden opgesteld, dat wordt gewaarborgd dat gebruik, aanbod en ontwikkeling van de infrastructuur optimaal en efficiënt zijn, en tevens een financieel evenwicht wordt bereikt en in de middelen voor de verwezenlijking van deze doelstellingen wordt voorzien. De infrastructuurbeheerder zorgt ervoor dat de bekende kandidaten en, op hun verzoek, potentiële kandidaten, toegang verkrijgen tot de desbetreffende informatie en in de gelegenheid worden gesteld om zich over de inhoud van het bedrijfsplan wat betreft de toegangs- en gebruiksvoorwaarden en de aard en het aanbieden en ontwikkelen van de infrastructuur, uit te spreken voordat het bedrijfsplan door de infrastructuurbeheerder wordt goedgekeurd.”.

Art. 25

In titel 3 van dezelfde wet wordt een hoofdstuk 2/2 ingevoegd, luidende:

“Hoofdstuk 2/2. Ontwikkelingsplan voor de spoorweginfrastructuur”.

Art. 26

In hoofdstuk 2/2, ingevoegd bij artikel 25, wordt een artikel 19/3 ingevoegd, luidende:

“Art. 19/3. Na overleg in de Ministerraad neemt de minister die bevoegd is voor de overheidsbedrijven, na raadpleging van de belanghebbende partijen, een indicatief plan aan voor de ontwikkeling van de spoorweginfrastructuur om aan de toekomstige mobiliteitsbehoeften wat betreft onderhoud, vernieuwing en ontwikkeling van de infrastructuur te voldoen, dat is gebaseerd op een duurzame financiering van het spoorwegsysteem. Dit beleid bestrijkt een periode van ten minste vijf jaar en is hernieuwbaar. Het indicatief jarenplan voor de

Art. 23

Dans le chapitre 2/1, inséré par l'article 22, il est inséré un article 19/1, rédigé comme suit:

“Art. 19/1. Les entreprises ferroviaires adoptent leurs plans d'entreprise, y compris les plans d'investissement et de financement. Ces plans sont conçus en vue d'atteindre l'équilibre financier des entreprises et de réaliser les autres objectifs de gestion technique, commerciale et financière; ils mentionnent en outre les moyens permettant d'atteindre ces objectifs.”.

Art. 24

Dans le même chapitre 2/1, il est inséré un article 19/2, rédigé comme suit:

“Art. 19/2. Conformément à la stratégie visée à l'article 19/3, le gestionnaire de l'infrastructure adopte un plan d'entreprise incluant des plans d'investissement et de financement. Ce plan vise à assurer une utilisation, une mise à disposition et un développement optimaux et efficaces de l'infrastructure, tout en permettant d'atteindre l'équilibre financier et en prévoyant les moyens nécessaires pour réaliser ces objectifs. Le gestionnaire de l'infrastructure donne accès aux candidats connus et, sur demande, aux candidats potentiels aux informations pertinentes et leur donne la possibilité d'exprimer leur avis sur le contenu du plan d'entreprise pour ce qui est des conditions d'accès et d'utilisation, de la nature, de la mise à disposition et du développement de l'infrastructure avant son approbation.”.

Art. 25

Dans le titre 3 de la même loi, un chapitre 2/2 est inséré, intitulé:

“Chapitre 2/2. Stratégie de développement de l'infrastructure ferroviaire”.

Art. 26

Dans le chapitre 2/2, inséré par l'article 25, il est inséré un article 19/3, rédigé comme suit:

“Art. 19/3. Le ministre ayant les entreprises publiques dans ses attributions, après délibération en Conseil des ministres, adopte, après consultation des parties intéressées, une stratégie indicative de développement de l'infrastructure ferroviaire visant à répondre aux futurs besoins de mobilité en termes d'entretien, de renouvellement et de développement de l'infrastructure et reposant sur un financement durable du système ferroviaire. Cette stratégie couvre une période d'au moins cinq ans et est renouvelable. La stratégie indicative de

ontwikkeling van de spoorweginfrastructuur wordt uiterlijk op 16 december 2014 bekendgemaakt.”.

Art. 27

Artikel 21 van dezelfde wet wordt vervangen als volgt:

“Art. 21. De netverklaring beschrijft de aard van de voor spoorwegondernemingen beschikbare infrastructuur, en bevat informatie over de voorwaarden voor toegang tot de betreffende spoorweginfrastructuur. De netverklaring bevat ook informatie over de voorwaarden voor toegang tot dienstvoorzieningen die zijn aangesloten op het net van de infrastructuurbeheerder en voor de dienstverlening in die voorzieningen die zijn aangesloten op het net van de infrastructuurbeheerder en voor de dienstverlening in die voorzieningen, of een verwijzing naar een internetsite waarop deze informatie kosteloos in elektronische vorm wordt aangehouden. De inhoud van de netverklaring is opgenomen in bijlage 2.

De netverklaring wordt bijgehouden en in voorkomend geval aangepast.”.

Art. 28

In het tweede lid van artikel 22 van dezelfde wet wordt in de Nederlandse tekst het woord “retributie” vervangen door het woord “vergoeding”.

Art. 29

In artikel 23 van dezelfde wet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° tussen het derde en het vierde lid wordt een lid ingevoegd, luidende:

“De grondbeginselen van de prestatieregeling bedoeld in bijlage 24, punt 2, gelden voor het gehele net.”;

2° de Nederlandse tekst van het vroegere vierde lid, dat het vijfde lid geworden is, wordt vervangen als volgt:

“Deze regeling is voor het gehele net van toepassing en kan boetes inhouden voor handelingen die de exploitatie van het net verstoren, compensaties voor ondernemingen die onder verstoringen te lijden hebben, en premies ter beloning van prestaties die de ramingen overtreffen die gebaseerd zijn op de prestatieregeling.”;

3° Het vroegere vijfde lid, dat het zesde lid geworden is, wordt vervangen als volgt:

“Overeenkomstig bijlage 24, punt 2 bepaalt de infrastructuurbeheerder de grondbeginselen van de prestatieregeling in overleg met de kandidaten.

développement de l’infrastructure ferroviaire est publiée au plus tard le 16 décembre 2014.”.

Art. 27

L’article 21 de la même loi est remplacé par ce qui suit;

“Art. 21. Le document de référence du réseau contient les caractéristiques de l’infrastructure mise à la disposition des entreprises ferroviaires et contient des informations précisant les conditions d’accès à l’infrastructure ferroviaire concernée. Le document de référence du réseau contient également des informations précisant les conditions d’accès aux installations de service reliées au réseau du gestionnaire de l’infrastructure et la fourniture de services dans ces installations, ou indique un site internet où ces informations sont mises gratuitement à disposition sous forme électronique. Le contenu du document de référence du réseau est défini à l’annexe 2.

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

Art. 28

Dans le deuxième alinéa de l’article 22 de la même loi, dans le texte néerlandais, le mot “retributie” est remplacé par le mot “vergoeding”.

Art. 29

A l’article 23 de la même loi, les modifications suivantes sont apportées:

1° un alinéa rédigé comme suit est inséré entre les alinéas 3 et 4:

“Les principes de base du système d’amélioration des performances énumérés au point 2 de l’annexe 24 s’appliquent à l’ensemble du réseau.”;

2° le texte néerlandais de l’ancien alinéa 4, devenu l’alinéa 5, est remplacé par ce qui suit:

“Deze regeling is voor het gehele net van toepassing en kan boetes inhouden voor handelingen die de exploitatie van het net verstoren, compensaties voor ondernemingen die onder verstoringen te lijden hebben, en premies ter beloning van prestaties die de ramingen overtreffen die gebaseerd zijn op de prestatieregeling.”;

3° L’ancien alinéa 5, devenu l’alinéa 6, est remplacé par ce qui suit:

“Conformément au point 2 de l’annexe 24, le gestionnaire de l’infrastructure fixe les principes de base du système d’amélioration des performances en accord avec les candidats.

In afwijking van artikel 46, tweede lid, bepaalt de infrastructuurbeheerder de regels voor de berekening en betalingswijze van de retributies die voortvloeien uit de toepassing van de prestatieregeling. Hij past deze regels toe vanaf 1 januari 2017.”

Art. 30

In artikel 24 van dezelfde wet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragraaf 1, tweede lid, wordt in de Nederlandse tekst het woord “aanvrager” vervangen door het woord “kandidaat”;

2° in paragraaf 1 wordt het achtste lid geschrapt;

3° in paragraaf 1, het vroegere tiende lid, dat het negende lid geworden is, wordt in de Nederlandse tekst, het woord “integraal” ingevoegd tussen de woorden “dat” en “deel uitmaakt”;

4° paragraaf 1 wordt aangevuld met een lid, luidende:

“Het model van de kaderovereenkomst wordt voorafgaandelijk voor advies voorgelegd aan het toezichthoudende orgaan.”;

5° in paragraaf 2, eerste en tweede lid, wordt in de Nederlandse tekst het woord “aanvrager” vervangen door het woord “kandidaat”;

6° in paragraaf 2, derde lid, wordt in de Nederlandse tekst het woord “aanvragers” vervangen door het woord “kandidaten”;

7° het artikel wordt aangevuld met een paragraaf 3, luidende:

“§ 3. De Koning kan voor de toepassing van dit artikel de procedure en de na te leven criteria vaststellen.”

Art. 31

In titel 3, hoofdstuk 4, afdeling 1, van dezelfde wet, wordt een artikel 27/1 ingevoegd, luidende:

“Art. 27/1. Aanvragen voor infrastructuurcapaciteit kunnen worden ingediend door kandidaten. Om deze infrastructuurcapaciteit te gebruiken, wijzen kandidaten, die geen spoorwegondernemingen zijn, een spoorwegonderneming aan die overeenkomstig artikel 23 een overeenkomst sluit met de infrastructuurbeheerder. Dit laat het recht van kandidaten om uit hoofde van artikel 32, overeenkomsten met de infrastructuurbeheerders te sluiten, onverlet.”

Art. 32

In artikel 31 van dezelfde wet wordt het tweede lid vervangen als volgt:

Par dérogation à l'article 46, alinéa 2, le gestionnaire de l'infrastructure détermine les règles de calcul et les modalités de paiement des redevances résultant de l'application du système d'amélioration des performances. Il applique ces règles et modalités à partir du 1^{er} janvier 2017.”

Art. 30

A l'article 24 de la même loi, les modifications suivantes sont apportées:

1° dans le paragraphe 1^{er}, alinéa 2, dans le texte néerlandais, le mot “aanvrager” est remplacé par le mot “kandidaat”;

2° dans le paragraphe 1^{er}, l'alinéa 8 est abrogé:

3° dans le paragraphe 1^{er}, l'alinéa 10 ancien, devenu l'alinéa 9, dans le texte néerlandais, le mot “integraal” est inséré entre les mots “dat” et “deel uitmaakt”;

4° le paragraphe 1^{er}, est complété par un alinéa rédigé comme suit:

“Le modèle d'accord-cadre est soumis à l'avis préalable de l'organe de contrôle.”;

5° dans le paragraphe 2, alinéas 1^{er} et 2, dans le texte néerlandais, le mot “aanvrager” est remplacé par le mot “kandidaat”;

6° dans le paragraphe 2, alinéa 3, dans le texte néerlandais, le mot “aanvragers” est remplacé par le mot “kandidaten”;

7° l'article est complété d'un paragraphe 3, rédigé comme suit:

“§ 3. Le Roi peut déterminer la procédure à suivre et les critères à respecter pour l'application du présent article.”

Art. 31

Dans le titre 3, chapitre 4, section 1^{re}, de la même loi, un article 27/1 est inséré, rédigé comme suit:

“Art. 27/1. Les demandes visant à obtenir des capacités de l'infrastructure peuvent être introduites par les candidats. Afin d'utiliser ces capacités de l'infrastructure, les candidats, qui ne sont pas des entreprises ferroviaires, désignent une entreprise ferroviaire pour conclure un accord avec le gestionnaire de l'infrastructure conformément à l'article 23. Ceci s'entend sans préjudice du droit des candidats à conclure des accords avec le gestionnaire de l'infrastructure au sens de l'article 32.”

Art. 32

À l'article 31 de la même loi, l'alinéa 2 est remplacé par ce qui suit:

“Om de beoordeling mogelijk te maken of een internationale dienst tot doel heeft om reizigers op een traject tussen stations in verschillende lidstaten te vervoeren, zorgt het toezichthoudende orgaan ervoor dat de minister, alsook de minister die een in een openbare dienstcontract omschreven reizigersvervoerdienst per spoor heeft gegund en elke spoorwegonderneming die het openbare dienstcontract uitvoert op het traject van deze internationale reizigersvervoerdienst, op de hoogte worden gebracht.”.

Art. 33

In artikel 32, eerste lid, van dezelfde wet wordt de bepaling onder 1°, vervangen als volgt:

“1° hetzij door de kandidaten,”.

Art. 34

Artikel 34, tweede lid, van dezelfde wet wordt aangevuld met de volgende zin:

“Slechts indien absoluut noodzakelijk, worden wijzigingen aangebracht.

Art. 35

In artikel 35 van dezelfde wet wordt het derde lid vervangen als volgt:

“Wanneer de ontwerp-dienstregeling is opgesteld, raadpleegt de spoorweginfrastructuurbeheerder de betrokken partijen en geeft hij hen één maand om hun opmerkingen voor te leggen. Tot de belanghebbende partijen behoren al deze die infrastructuurcapaciteit hebben aangevraagd, en ook andere partijen die in de gelegenheid wensen te worden gesteld opmerkingen te maken over de invloed die de dienstregeling kan hebben op hun mogelijkheden om gedurende het dienstregelingstijdvak spoorwegdiensten te verrichten. De infrastructuurbeheerder neemt gepaste maatregelen om met de gemaakte bezwaren rekening te houden.”.

Art. 36

Artikel 37 van dezelfde wet wordt aangevuld met een lid, luidende:

“De infrastructuurbeheerder stelt de belanghebbende partijen zo spoedig mogelijk in kennis van de niet-beschikbaarheid van infrastructuurcapaciteit als gevolg van niet-geplande onderhoudswerkzaamheden.”

Art. 37

Artikel 39 van dezelfde wet wordt aangevuld met een lid, luidende:

“Afin de pouvoir évaluer si l'objectif d'un service international est le transport de voyageurs sur un trajet entre des gares situées dans des États membres différents, l'organe de contrôle veille à ce que le ministre, ainsi que le ministre ayant attribué un service ferroviaire de transport de voyageurs défini dans un contrat de service public et toute entreprise ferroviaire exécutant le contrat de service public sur le trajet de ce service international de transport de voyageurs soient informés.”.

Art. 33

Dans l'article 32, § 1^{er}, de la même loi, le 1° est remplacé par ce qui suit:

“1° soit par les candidats,”.

Art. 34

L'article 34, alinéa 2, de la même loi, est complété par la phrase suivante:

“Des ajustements ne sont opérés qu'en cas d'absolue nécessité.”.

Art. 35

Dans l'article 35 de la même loi, l'alinéa 3 est remplacé par ce qui suit:

“Lorsque le projet d'horaire de service est établi, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire consulte les parties intéressées et leur laisse la faculté de présenter leurs observations durant une période d'un mois. Les parties intéressées comprennent toutes celles qui ont introduit une demande de capacités de l'infrastructure, ainsi que les autres parties qui souhaitent formuler des commentaires au sujet de l'incidence que l'horaire de service pourrait avoir sur leur aptitude à fournir des services ferroviaires durant la période de validité de l'horaire de service. Le gestionnaire de l'infrastructure adopte les mesures appropriées afin de prendre en compte les préoccupations exprimées.”.

Art. 36

L'article 37 de la même loi est complété par un alinéa rédigé comme suit:

“Le gestionnaire de l'infrastructure informe, dès que possible, les parties intéressées de l'indisponibilité des capacités de l'infrastructure en raison des travaux d'entretien non programmés.”.

Art. 37

L'article 39 de la même loi est complété d'un alinéa rédigé comme suit:

“De infrastructuurbeheerder kan binnen de programmerings- en coördinatieprocedure prioriteit verlenen aan specifieke diensten, doch enkel in overeenstemming met de artikelen 38, 41 en 43.”

Art. 38

Artikel 40 van dezelfde wet wordt vervangen als volgt:

“Art. 40. § 1. Wanneer de infrastructuurbeheerder tijdens de programmeringsprocedure op met elkaar concurrerende aanvragen stuit, tracht hij door coördinatie van deze aanvragen de meest geschikte oplossing uit te werken, die tegemoet komt aan alle vereisten.

§ 2. Wanneer zich een situatie voordoet, waarin coördinatie vereist is, heeft de infrastructuurbeheerder het recht, binnen redelijke grenzen een van de oorspronkelijk aangevraagde infrastructuurcapaciteit afwijkende capaciteit voor te stellen.

§ 3. De infrastructuurbeheerder tracht door overleg met de betrokken kandidaten eventuele conflicten op te lossen. Zulk een overleg wordt gebaseerd op de bekendmaking van volgende informatie binnen een redelijke termijn, kosteloos en schriftelijk of elektronisch:

a) de door alle andere kandidaten op dezelfde trajecten aangevraagde treinpaden;

b) de op voorlopige basis aan alle andere kandidaten op dezelfde trajecten toegewezen treinpaden;

c) de overeenkomstig paragraaf 2 voorgestelde alternatieve treinpaden op de betrokken trajecten;

d) alle bijzonderheden over de bij de toewijzingsprocedure gehanteerde criteria.

Deze informatie wordt verstrekt zonder de identiteit van andere kandidaten mede te delen, tenzij de betrokken kandidaten daarmee hebben ingestemd.

De beginselen die de coördinatieprocedure leiden worden in de netverklaring vastgelegd. Zij weerspiegelen in het bijzonder de moeilijkheid om internationale treinpaden aan te leggen en de weerslag die elke wijziging bij andere spoorweginfrastructuurbeheerders kan veroorzaken.”

Art. 39

In artikel 41 van dezelfde wet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragraaf 1 worden tussen het woord “spoorweginfrastructuurcapaciteit” en de woorden “van alle betrokkenen” de woorden “tot tevredenheid” ingevoegd;

2° in paragraaf 3, tweede lid, in de Franstalige tekst, wordt het woord “un” tussen het woord “par” en de woorden “arrêté royal” ingevoegd;

“Le gestionnaire de l’infrastructure peut, dans le cadre de la procédure de programmation et de coordination, accorder la priorité à certains services, mais uniquement dans les cas visés aux articles 38, 41 et 43.”

Art. 38

L’article 40 de la même loi est remplacé par ce qui suit:

“Art. 40. § 1^{er}. Lorsque le gestionnaire de l’infrastructure est confronté, dans le cadre de la programmation, à des demandes concurrentes, il s’efforce, par la coordination des demandes, d’assurer la meilleure adéquation possible entre elles.

§ 2. Lorsque la situation est telle qu’une coordination s’impose, le gestionnaire de l’infrastructure peut, dans des limites raisonnables, proposer des capacités de l’infrastructure différentes de celles qui ont été demandées.

§ 3. Le gestionnaire de l’infrastructure s’efforce, en consultant les candidats concernés, de résoudre les conflits éventuels. Cette consultation est fondée sur la communication, dans un délai raisonnable, gratuitement et par écrit ou par voie électronique, des informations suivantes:

a) les sillons demandés par tous les autres candidats sur les mêmes lignes;

b) les sillons alloués dans un premier temps à tous les autres candidats sur les mêmes lignes;

c) les autres sillons proposés sur les lignes concernées, conformément au paragraphe 2;

d) des informations complètes et détaillées sur les critères de répartition des capacités.

Ces informations sont fournies sans révéler l’identité des autres candidats, à moins que les candidats concernés n’aient accepté qu’elles le soient.

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

Art. 39

A l’article 41 de la même loi, les modifications suivantes sont apportées:

1° au paragraphe 1^{er}, le mot “concilier” est remplacé par les mots “répondre favorablement à”;

2° au paragraphe 3, alinéa 2, dans le texte français, le mot “un” est inséré entre le mot “par” et les mots “arrêté royal”;

3° paragraaf 4 wordt opgeheven.

Art. 40

In artikel 43 van dezelfde wet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° het tweede lid wordt vervangen als volgt:

“De spoorweginfrastructuurbeheerder legt in de netverklaring vast op welke wijze hij bij het vaststellen van de bij de toewijzingsprocedure te hanteren voorrangsregels rekening zal houden met de vroegere benuttingsgraden van treinpaden.”,

2° een lid wordt toegevoegd, luidende:

“De spoorweginfrastructuurbeheerder legt op om afstand te doen van een treinpad waarvan het gebruik over een periode van ten minste één maand lager ligt dan een bepaalde drempelwaarde die opgenomen is in de netverklaring, tenzij dit te lage gebruik het gevolg zou zijn van andere dan economische redenen en waarover de betreffende kandidaat geen controle heeft.”.

Art. 41

Artikel 45 van dezelfde wet wordt vervangen als volgt:

“Art. 45. § 1. De spoorweginfrastructuurbeheerder werkt samen met de infrastructuurbeheerders van de andere lidstaten van de Europese Unie, om spoorweginfrastructuurcapaciteit die verscheidene netten beslaat op een efficiënte wijze te ontwerpen en toe te wijzen. In het raam van deze samenwerking ontwerpt de spoorweginfrastructuurbeheerder internationale treinpaden en werkt de noodzakelijke procedures hiervoor uit.

Wanneer de beslissingen van de infrastructuurbeheerder gevolgen hebben voor andere infrastructuurbeheerders, stelt hij zich met hen in verbinding teneinde de toewijzing van alle relevante infrastructuurcapaciteit op een internationaal niveau te coördineren, of deze op dit niveau toe te wijzen, onverminderd de specifieke bepalingen inzake netten voor het goederenvervoer per spoor. De beginselen en criteria voor het toewijzen van capaciteit in het kader van deze samenwerking worden door de infrastructuurbeheerder bekendgemaakt in zijn netverklaring.

§ 2. Wanneer de Belgische spoorweg-infrastructuurbeheerder het initiatief neemt voor deze samenwerking, meldt hij dit aan de Europese Commissie en nodigt hij haar als waarnemer uit. Hij maakt deze tevens op gepaste wijze bekend.

De infrastructuurbeheerder stuurt aan het toezichthoudende orgaan de informatie met betrekking tot de opmaak van gemeenschappelijke beginselen en praktijken voor de toewijzing van infrastructuur en van de IT-toewijzingssystemen die noodzakelijk zijn voor de vervulling van zijn taken.”.

3° le paragraphe 4 est abrogé.

Art. 40

A l'article 43 de la même loi, les modifications suivantes sont apportées:

1° l'alinéa 2 est remplacé par ce qui suit:

“Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire précise, dans le document de référence du réseau, les conditions de prise en compte des niveaux d'utilisation antérieurs des sillons lors de la détermination des priorités dans le cadre de la procédure de répartition.”.

2° un alinéa est ajouté, rédigé comme suit:

“Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire impose la renonciation à un sillon dont l'utilisation, sur une période d'au moins un mois, a été inférieure à un seuil déterminé dans le document de référence du réseau, à moins que cette sous-utilisation ne résulte de raisons autres qu'économiques échappant au contrôle du candidat concerné.”.

Art. 41

L'article 45 de la même loi est remplacé par ce qui suit:

“Art. 45. § 1^{er}. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire coopère avec les gestionnaires d'infrastructure ferroviaire des autres États membres de l'Union européenne, afin de permettre la création et la répartition efficace de capacités de l'infrastructure ferroviaire impliquant plusieurs réseaux. Dans le cadre de cette coopération, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire organise des sillons internationaux et met en place les procédures nécessaires à cette fin.

Lorsque les décisions du gestionnaire de l'infrastructure en matière de répartition ont des répercussions sur d'autres gestionnaires de l'infrastructure, il s'associe avec eux afin de coordonner la répartition des capacités de l'infrastructure ou de répartir toutes les capacités concernées au niveau international, sans préjudice des règles spécifiques relatives aux réseaux de fret ferroviaire. Les principes et critères de répartition des capacités établis dans le cadre de cette coopération sont publiés par le gestionnaire de l'infrastructure dans son document de référence du réseau.

§ 2. Lorsque le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire belge a l'initiative de cette coopération, il en informe la Commission européenne et il l'invite à participer en qualité d'observateur. Il le rend également public de manière appropriée.

Le gestionnaire de l'infrastructure transmet à l'organe de contrôle les informations relatives à l'élaboration des principes et pratiques communs de répartition de l'infrastructure et aux systèmes de répartition informatiques qui sont nécessaires à la réalisation de ses tâches.”.

Art. 42

Artikel 47 van dezelfde wet wordt vervangen als volgt:

“Art. 47. § 1. De Koning bepaalt bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad de gepaste maatregelen, met inbegrip van eventuele voorschotten, om ervoor te zorgen dat, onder normale zakelijke omstandigheden en over een redelijk tijdsverloop dat niet langer mag zijn dan vijf jaar, uit de winst-en-verliesrekening van de spoorweginfrastructuurbeheerder ten minste een evenwicht blijkt tussen de inkomsten uit de retributies voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur, overschotten uit andere commerciële activiteiten, niet-terugvorderbare inkomsten uit particuliere bronnen en overheidsfinanciering, waaronder begrepen voorschotten van de staat, indien van toepassing, enerzijds, en tussen spoorweginfrastructuuruitgaven, anderzijds.

§ 2. De spoorweginfrastructuurbeheerder wordt met inachtneming van de eisen inzake veiligheid en de verbetering van de kwaliteit van de spoorweginfrastructuurdienst aangemoedigd om de kosten van de terbeschikkingstelling van spoorweginfrastructuur alsmede de hoogte van retributies voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur te verminderen.

§ 3. De uitvoering van § 2 wordt verwezenlijkt via de overeenkomst, gesloten tussen de infrastructuurbeheerder en de Belgische staat, voor een duur van ten minste vijf jaar en die voldoet aan de in bijlage 25 genoemde beginselen en parameters.

De bepalingen van de in het vorige lid bedoelde overeenkomst en de structuur van de betalingen om de infrastructuurbeheerder te financieren, worden vooraf voor de gehele duur van de overeenkomst overeengekomen.

De kandidaten, en potentiële kandidaten, indien deze daarom verzoeken, worden vóór de ondertekening van de in het eerste lid bedoelde overeenkomst door de infrastructuurbeheerder geïnformeerd over de inhoud ervan en krijgen de gelegenheid om vóór haar ondertekening hun standpunt daarover kenbaar te maken. De overeenkomst wordt binnen een maand na haar ondertekening bekendgemaakt.

De infrastructuurbeheerder zorgt ervoor dat het bepaalde in de overeenkomst overeenstemt met het bedrijfsplan bedoeld in hoofdstuk 2/1 van titel 3.”

Art. 43

In dezelfde wet wordt een artikel 47/1 ingevoegd, luidende:

“Art. 47/1. De infrastructuurbeheerder legt een register aan en houdt dit bij, van zijn activa en van de door hem beheerde activa dat wordt gebruikt om de financieringsbehoeften voor vernieuwing of vervanging van deze activa te ramen. Dit register gaat vergezeld van gedetailleerde informatie over de uitgaven voor vernieuwing en verbetering van de infrastructuur.”

Art. 42

L'article 47 de la même loi est remplacé par ce qui suit:

“Art. 47. § 1^{er}. Le Roi définit, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, les mesures appropriées, comprenant d'éventuels paiements ex ante, pour que les comptes de profits et pertes du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, dans les conditions normales d'activité et par rapport à une période raisonnable qui ne dépasse pas cinq ans, présentent au moins un équilibre entre, d'une part, les recettes tirées des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, les excédents dégagés d'autres activités commerciales, les revenus non remboursables de sources privées et le financement par l'État, y compris, le cas échéant, les avances de l'État et, d'autre part, les dépenses d'infrastructure ferroviaire.

§ 2. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire est, tout en respectant les exigences en matière de sécurité et en améliorant la qualité de service de l'infrastructure ferroviaire, encouragé à réduire les coûts de fourniture de l'infrastructure et le niveau des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire.

§ 3. La mise en œuvre du § 2 s'effectue dans le cadre du contrat conclu, pour une durée minimale de cinq ans, entre le gestionnaire de l'infrastructure et l'État belge et qui respecte les principes de base et les paramètres énoncés à l'annexe 25.

Les modalités du contrat visé à l'alinéa précédent et la structure des versements destinés à procurer des moyens financiers au gestionnaire de l'infrastructure sont convenues à l'avance et couvrent toute la durée du contrat.

Les candidats et, sur demande, les candidats potentiels, sont informés avant la signature du contrat visé à l'alinéa 1^{er} par le gestionnaire de l'infrastructure de son contenu et ont la possibilité d'exprimer leur avis sur celui-ci avant sa signature. Le contrat est publié au plus tard un mois après sa signature.

Le gestionnaire de l'infrastructure veille à la cohérence entre les dispositions de l'accord et le plan d'entreprise visé au chapitre 2/1 du titre 3.”

Art. 43

Dans la même loi, un article 47/1 est inséré, rédigé comme suit:

“Art. 47/1. Le gestionnaire de l'infrastructure dresse et tient à jour le registre de ses actifs et des actifs qu'il est chargé de gérer et qui seraient utilisés pour évaluer le financement nécessaire pour les remettre en état ou les remplacer. Ce registre est accompagné du détail des dépenses consacrées au renouvellement et à la mise à niveau de l'infrastructure.”

Art. 44

In dezelfde wet wordt een artikel 48/1 ingevoegd, luidende:

“Art. 48/1. Onderhandelingen tussen de kandidaten en een infrastructuurbeheerder betreffende de hoogte van retributies voor het gebruik van de infrastructuur worden in voorkomend geval slechts toegestaan wanneer zij plaats vinden onder toezicht van het toezichthoudende orgaan. Het toezichthoudende orgaan grijpt onmiddellijk in indien het waarschijnlijk is dat de onderhandelingen in strijd zijn met de bepalingen van deze Spoorcodex.”.

Art. 45

Artikel 49 van dezelfde wet wordt vervangen als volgt:

“Art. 49. § 1. De spoorweginfrastructuurbeheerder bepaalt en int, op een niet-discriminerende wijze, de retributies voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur overeenkomstig deze Spoorcodex en zijn uitvoeringsbesluiten. De exploitant van de dienstvoorziening bepaalt en int, op een niet-discriminerende wijze, de vergoeding voor het gebruik van de dienstvoorzieningen overeenkomstig deze Spoorcodex en zijn uitvoeringsbesluiten. Zij bestemmen ze om hun ondernemingen van middelen te voorzien.

§ 2. De infrastructuurbeheerder en de exploitant van de dienstvoorziening verstrekken aan het toezichthoudende orgaan alle nodige informatie over de opgelegde retributies en vergoedingen om deze laatste toe te laten zijn taken in het kader van de Spoorcodex te verrichten.

De Koning kan de nadere regels bepalen voor het verstrekken van deze informatie aan het toezichthoudende orgaan.”.

Art. 46

Artikel 50 van dezelfde wet wordt vervangen als volgt:

“Art. 50. § 1. De retributies geheven voor het minimum-toegangspakket en voor de toegang via het spoor tot de dienstvoorzieningen, zijn gelijk aan de rechtstreeks aan de spoorwegdienst toewijsbare kosten.

De Koning kan de regels bepalen voor de berekening van de rechtstreeks aan de spoorwegdienst toewijsbare kosten.

De infrastructuurbeheerder kan beslissen om zich geleidelijk aan deze regels aan te passen, gedurende een periode van niet langer dan vier jaar na de inwerkingtreding van dit koninklijk besluit.

§ 2. De retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur kan een retributie omvatten voor het capaciteitsgebrek van een welbepaald segment van de spoorweginfrastructuur tijdens periodes van overbelasting.

Art. 44

Dans la même loi, un article 48/1 est inséré, rédigé comme suit:

“Art. 48/1. Le cas échéant, les négociations entre les candidats et le gestionnaire de l'infrastructure concernant le niveau des redevances d'utilisation de l'infrastructure ne sont autorisées que si elles ont lieu sous l'égide de l'organe de contrôle. L'organe de contrôle intervient immédiatement si les négociations sont susceptibles de contrevenir aux dispositions du présent Code ferroviaire.”.

Art. 45

L'article 49 de la même loi est remplacé par ce qui suit:

“Art. 49. § 1^{er}. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire détermine et perçoit de manière non discriminatoire les redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, conformément au présent Code ferroviaire et à ses arrêtés d'exécution. L'exploitant d'installation de service détermine et perçoit de manière non discriminatoire les rétributions d'utilisation des installations de service, conformément au présent Code ferroviaire et ses arrêtés d'exécution. Ils les affectent au financement de leurs activités.

§ 2. Le gestionnaire de l'infrastructure et l'exploitant d'installation de service fournissent à l'organe de contrôle toute information nécessaire sur les redevances et rétributions imposées afin de permettre à ce dernier d'assumer ses fonctions au sens du présent Code ferroviaire.

Le Roi peut déterminer les modalités de la transmission de cette information à l'organe de contrôle.”.

Art. 46

L'article 50 de la même loi est remplacé par ce qui suit:

“Art. 50. § 1^{er}. Les redevances perçues pour l'ensemble des prestations minimales et pour l'accès par le réseau aux installations de service sont égales au coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire.

Le Roi peut déterminer les modalités de calcul du coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire.

Le gestionnaire de l'infrastructure peut décider de s'adapter progressivement à ces modalités, pendant une période de quatre ans maximum après l'entrée en vigueur de cet arrêté royal.

§ 2. La redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire peut inclure une redevance au titre de la rareté des capacités de la section identifiable de l'infrastructure ferroviaire pendant les périodes de saturation.

§ 3. De retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur kan worden gewijzigd om rekening te houden met de kosten van milieueffecten van de treinexploitatie. Deze wijzigingen worden gedifferentieerd naar gelang de omvang van het veroorzaakte effect. Elke wijziging van de infrastructuurretributies om rekening te houden met de kosten van geluidshinder ondersteunt de uitrusting van goederenwagons met de vanuit economisch oogpunt meest haalbare geluidsarme remtechnologie.

De Koning kan de nadere regels voor de toepassing van retributies die overeenkomen met de kosten van geluidshinder bepalen.

De heffing voor milieukosten die resulteert in een verhoging van de totale inkomsten van de infrastructuurbeheerder, wordt echter uitsluitend toegestaan indien deze ook wordt toegepast op het goederenvervoer over de weg in overeenstemming met het recht van de Europese Unie. In voorkomend geval bepaalt de Koning voor welke doeleinden deze bijkomende inkomsten moeten worden gebruikt.

§ 4. Om buitensporige schommelingen te voorkomen, mogen de retributies, bedoeld in § § 1 tot 3, worden uitgedrukt als gemiddelden, berekend over een voldoende aantal in de punten 1 en 2 van bijlage 1 bedoelde spoorwegdiensten en perioden. Niettemin dient de relatieve omvang van de retributies voor het gebruik van de infrastructuur te worden gerelateerd aan de kosten die aan de diensten moeten worden toegeschreven.”

Art. 47

Artikel 51 van dezelfde wet wordt vervangen als volgt:

“Art. 51. De vergoeding voor de toegang op het spoor binnen de in bijlage 1, punt 2, bedoelde dienstvoorzieningen en op de verlening van diensten in deze voorzieningen mogen in geen geval hoger liggen dan de kosten om de diensten te verrichten, vermeerderd met een redelijke winst.

Indien de aanvullende of ondersteunende diensten bedoeld in bijlage 1, punten 3 en 4, slechts door één leverancier worden aangeboden, mogen de voor dergelijke diensten geheven vergoedingen niet hoger zijn dan de kosten die nodig zijn om de diensten te verrichten vermeerderd met een redelijke winst.”

Art. 48

In dezelfde wet wordt een artikel 52/1 ingevoegd, luidende:

“Art. 52/1. De retributies voor het gebruik van de infrastructuur voor het gebruik van de in beschikking 2009/561/EG gespecificeerde spoorwegcorridors worden gedifferentieerd om een prikkel te geven om treinen uit te rusten met het ETCS dat voldoet aan de versie zoals door de Commissie is vastgesteld bij Beschikking 2008/386 en aan de volgende versies. Deze differentiatie leidt niet tot algemene veranderingen in de inkomsten voor de infrastructuurbeheerder.

§ 3. La redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire peut être modifiée pour tenir compte du coût des effets sur l'environnement de l'exploitation des trains. Toute modification de ce type est différenciée en fonction de l'ampleur de l'effet engendré. Toute modification des redevances d'infrastructure visant à prendre en compte le coût induit par le bruit favorise la modernisation des wagons utilisant la technologie de freinage à bas niveau de bruit disponible aux conditions économiques les plus avantageuses.

Le Roi peut déterminer les modalités pour l'application des redevances correspondant au coût des effets du bruit.

La tarification des coûts environnementaux entraînant une augmentation du montant global des recettes réalisées par le gestionnaire de l'infrastructure n'est cependant autorisée que si elle s'applique au fret routier, conformément au droit de l'Union européenne. Le cas échéant, le Roi détermine l'affectation de ces recettes supplémentaires.

§ 4. Afin d'éviter des variations disproportionnées, les redevances visées aux § § 1^{er} à 3 peuvent être exprimées en moyennes calculées sur un éventail suffisant de services ferroviaires visés aux points 1 et 2 de l'annexe 1 et de périodes. Toutefois, l'importance relative des redevances d'utilisation de l'infrastructure est en rapport avec les coûts imputables aux différents services.”

Art. 47

L'article 51 de la même loi est remplacé par ce qui suit:

“Art. 51. La rétribution imposée pour l'accès aux voies dans les installations de service visées à l'annexe 1, point 2, et la fourniture de services dans ces installations, ne dépasse pas le coût de leur prestation majoré d'un bénéfice raisonnable.

Lorsque les services visés à l'annexe 1, points 3 et 4, c'est-à-dire les prestations complémentaires et les prestations connexes, ne sont proposés que par un seul fournisseur, la rétribution imposée pour un tel service ne dépasse pas le coût de la prestation majoré d'un bénéfice raisonnable.”

Art. 48

Dans la même loi, un article 52/1 est inséré, rédigé comme suit:

“Art. 52/1. Les redevances d'utilisation de l'infrastructure pour l'utilisation de corridors ferroviaires définis dans la décision 2009/561/CE sont différenciées de manière à encourager l'équipement des trains avec le système ETCS conforme à la version adoptée par la décision 2008/386/CE et aux versions ultérieures. Cette différenciation n'entraîne aucun changement du montant global des recettes réalisées par le gestionnaire de l'infrastructure.

Deze differentiatie van retributies voor het gebruik van infrastructuur is niet van toepassing op de in beschikking 2009/561/EG gespecificeerde spoorlijnen waarop alleen verkeer is toegestaan met treinen die met het ETCS systeem zijn uitgerust.

De Koning kan beslissen om deze differentiatie uit te breiden tot spoorweglijnen die niet vermeld zijn in beschikking 2009/561/EG.

De Koning kan de nadere regels bepalen die dienen gevolgd te worden bij het toepassen van de differentiatie van de retributies voor het gebruik van de infrastructuur.

Dit artikel is niet van toepassing op treinen die niet met het ETCS systeem zijn uitgerust en die voor regionale reizigersvervoersdiensten worden gebruikt die vóór 1985 voor het eerste in gebruik zijn genomen.”.

Art. 49

Artikel 53 van dezelfde wet wordt vervangen als volgt:

“Art. 53. De spoorweginfrastructuurbeheerder en de exploitant van de dienstvoorziening moeten altijd kunnen aantonen dat de retributies voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur en de vergoedingen voor de dienstvoorzieningen die daadwerkelijk gefactureerd worden in overeenstemming zijn met de methode, de reglementering en de schalen opgenomen in de netverklaring.

In het kader van de heffing van milieukosten houdt de infrastructuurbeheerder de nodige informatie bij en garandeert de traceerbaarheid van de oorsprong van deze retributies.”.

Art. 50

In dezelfde wet wordt een artikel 53/1 ingevoegd, luidende:

“Art. 53/1. De exploitant van de voorziening voor het leveren van de in bijlage 1, punten 2, 3 en 4, bedoelde diensten deelt aan de infrastructuurbeheerder de informatie betreffende hun vergoedingen mee, die in de netverklaring moeten worden opgenomen, of verwijst naar een internetsite waarop deze informatie kosteloos in elektronische vorm wordt aangeboden.”.

Art. 51

Artikel 54 van dezelfde wet wordt vervangen als volgt:

“Art. 54. De infrastructuurbeheerder mag een passende retributie toepassen voor toegewezen maar niet-gebruikte capaciteit. Die retributie op niet-gebruikte capaciteit dient om een efficiënt capaciteitsgebruik aan te moedigen. Het toepassen van een dergelijk retributie voor kandidaten aan wie een treinpad is toegewezen, is verplicht indien zij regelmatig nalaten de toegewezen paden of delen daarvan te gebruiken.

Cette différenciation des redevances d'utilisation de l'infrastructure ne s'applique pas aux lignes ferroviaires mentionnées dans la décision 2009/561/CE sur lesquelles ne circulent que des trains équipés du système ETCS.

Le Roi peut décider d'étendre cette différenciation aux lignes ferroviaires non mentionnées dans la décision 2009/561/CE.

Le Roi peut déterminer les modalités à suivre pour mettre en place cette différenciation de la redevance d'utilisation de l'infrastructure.

Cet article ne s'applique pas aux trains non équipés du système ETCS et utilisés pour les services régionaux de transport de voyageurs qui ont été mis en service pour la première fois avant 1985.”.

Art. 49

L'article 53 de la même loi est remplacé par ce qui suit:

“Art. 53. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et l'exploitant d'installation de service doivent à tout moment pouvoir démontrer que les redevances d'utilisation d'infrastructure ferroviaire et les rétributions des services réellement facturées sont conformes à la méthode, à la réglementation et aux barèmes définis dans le document de référence du réseau.

Dans le cadre de la tarification des coûts environnementaux, le gestionnaire de l'infrastructure conserve les informations nécessaires et garantit la traçabilité de l'origine de ces redevances.”.

Art. 50

Dans la même loi, un article 53/1 est inséré, rédigé comme suit;

“Art. 53/1. L'exploitant de l'installation destinée à la prestation des services visés à l'annexe 1^{re}, points 2, 3 et 4, transmet au gestionnaire de l'infrastructure les informations sur les rétributions à inclure dans le document de référence du réseau ou indique un site internet où ces informations sont mises gratuitement à disposition sous forme électronique.”.

Art. 51

L'article 54 de la même loi est remplacé par ce qui suit:

“Art. 54. Le gestionnaire de l'infrastructure peut percevoir une redevance appropriée pour les capacités attribuées mais non utilisées. Cette redevance, perçue en cas de non-utilisation, encourage une utilisation efficace des capacités et est obligatoirement perçue lorsque des candidats qui se sont vu attribuer un sillon s'abstiennent, de façon régulière, de l'utiliser en tout ou partie. Le gestionnaire de l'infrastructure établit,

Voor de toepassing van deze retributie maakt de infrastructuurbeheerder in zijn netverklaring de criteria bekend voor het vaststellen van zulke nalatigheid van gebruik. Het toezichthoudende orgaan controleert deze criteria. Deze retributie wordt betaald door hetzij de kandidaat, hetzij de spoorwegonderneming die overeenkomstig artikel 27/1, is aangewezen. De infrastructuurbeheerder is te allen tijde in staat aan iedere belanghebbende mee te delen welke infrastructuurcapaciteit reeds is toegewezen aan de spoorwegondernemingen die daarvan gebruikmaken.”.

Art. 52

In artikel 55 van dezelfde wet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° paragraaf 1 wordt vervangen als volgt:

“§ 1. De infrastructuurbeheerder kan met betrekking tot aanvragers regels vaststellen om ervoor te zorgen dat aan zijn gewettigde verwachtingen ten aanzien van toekomstige inkomsten en het toekomstige gebruik van de infrastructuur wordt voldaan. Dergelijke regels moeten passend, transparant en niet-discriminerend zijn. Zij worden gespecificeerd in de netverklaring. De regels mogen slechts betrekking hebben op een financiële garantie, die een passend niveau, dat in verhouding staat tot het beoogde bedrijfsactiviteitsniveau van de aanvrager, niet mag overschrijden, en op de mogelijkheid om reglementaire offertes voor infrastructuurcapaciteit in te dienen.”;

2° paragraaf 2 wordt vervangen als volgt:

“§ 2. De Koning kan criteria bepalen die dienen te worden nageleefd voor de toepassing van dit artikel.”.

Art. 53

Artikel 56 van dezelfde wet wordt vervangen als volgt:

“Art. 56. § 1. In afwijking van afdeling 2 kan de Koning, zo de markt dit aankan, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, besluiten tot extra retributies voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur om de volledige dekking van de door de spoorweginfrastructuurbeheerder gemaakte kosten te verkrijgen, waarbij een optimale concurrentiepositie van spoorwegmarktsegmenten wordt gewaarborgd. De heffingsregeling moet productiviteitsstijgingen die de spoorwegondernemingen hebben verwezenlijkt, respecteren.

Het in het eerste lid bedoelde besluit sluit het gebruik van de spoorweginfrastructuren door marktsegmenten, die op zijn minst de rechtstreeks uit de exploitatie van de spoorwegdiensten voortvloeiende kosten kunnen dekken, niet uit, en ook niet een rendement indien de markt het toelaat.

Voorafgaand aan het in eerste lid bedoelde besluit maakt de infrastructuurbeheerder een evaluatieverslag op over de relevantie van extra retributies voor bepaalde marktsegmenten, waarbij hij minstens rekening houdt met de in bijlage 24, punt

dans son document de référence du réseau, les critères de détermination du défaut d'utilisation pour la perception de cette redevance. L'organe de contrôle vérifie ces critères. Le paiement de cette redevance est effectué soit par le candidat, soit par l'entreprise ferroviaire désignée, conformément à l'article 27/1. Le gestionnaire de l'infrastructure est, en permanence, en mesure d'indiquer à toute partie intéressée les capacités d'infrastructure qui ont déjà été attribuées aux entreprises ferroviaires utilisatrices.”.

Art. 52

A l'article 55 de la même loi, les modifications suivantes sont apportées:

1° le paragraphe 1^{er} est remplacé par ce qui suit:

“§ 1^{er}. Le gestionnaire de l'infrastructure peut imposer aux candidats des règles afin d'assurer la sauvegarde de ses aspirations légitimes en ce qui concerne les recettes et l'utilisation futures de l'infrastructure. Ces règles sont appropriées, transparentes et non discriminatoires. Elles figurent dans le document de référence du réseau. Elles ne peuvent porter que sur la fourniture d'une garantie financière ne dépassant pas un niveau approprié, proportionnel au niveau d'activité envisagé du candidat, et sur la capacité à présenter des offres conformes en vue de l'obtention de capacités de l'infrastructure.”;

2° le paragraphe 2 est remplacé par ce qui suit:

“§ 2. Le Roi peut arrêter les critères à respecter pour l'application du présent article.”.

Art. 53

L'article 56 de la même loi est remplacé par ce qui suit:

“Art. 56. § 1^{er}. Par dérogation à la section 2, le Roi peut, par un arrêté délibéré en Conseil des ministres, décider, si le marché s'y prête, des majorations de la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire afin de procéder au recouvrement total des coûts encourus par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, tout en garantissant une compétitivité optimale des segments du marché ferroviaire. Le système de tarification respecte les gains de productivité réalisés par les entreprises ferroviaires.

L'arrêté visé à l'alinéa 1^{er} n'exclut pas l'utilisation des infrastructures ferroviaires par des segments de marché qui peuvent au moins acquitter le coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire, plus un taux de rentabilité si le marché s'y prête.

Préalablement à l'arrêté visée à l'alinéa 1^{er}, le gestionnaire de l'infrastructure réalise un rapport d'évaluation de la pertinence de majorations pour des segments de marché spécifiques, en considérant au moins les paires d'éléments

1, genoemde paren van beoordelingselementen en daaruit de relevante selecteert. De door de infrastructuurbeheerder vastgestelde lijst van marktsegmenten bevat ten minste de drie volgende segmenten: goederenvervoersdiensten, reizigersvervoersdiensten in het kader van een openbare dienstcontract en overige reizigersvervoersdiensten.

De infrastructuurbeheerder kan de marktsegmenten verder onderverdelen naar goederensoort of reizigerscategorie.

Ook marktsegmenten waarin spoorwegondernemingen thans niet actief zijn, maar waarin tijdens de geldigheidsperiode van de heffingsregeling diensten zouden kunnen worden verleend, moeten worden vermeld. De infrastructuurbeheerder neemt voor deze marktsegmenten geen extra retributies in de heffingsregeling op.

De lijst van marktsegmenten wordt bekendgemaakt in de netverklaring en wordt minstens om de vijf jaar geëvalueerd. Het toezichthoudende orgaan beheert deze lijst in overeenstemming met artikel 62.

§ 2. Wanneer de essentiële onderdelen van de heffingsregeling, vastgesteld overeenkomstig paragraaf 1, eerste lid, gewijzigd zijn, worden deze wijzigingen bekend gemaakt ten minste drie maanden voor de uiterste termijn voor de bekendmaking van de netverklaring.”

Art. 54

In artikel 59 van dezelfde wet wordt paragraaf 5 opgeheven.

Art. 55

In de Nederlandse tekst van artikel 60 van dezelfde wet worden de woorden “retributies voor het gebruik van de” ingevoegd tussen de woorden “treffen voor” en de woorden “spoorweginfrastructuurgebruik”.

Art. 56

In titel 3, hoofdstuk 5, van dezelfde wet wordt een afdeling 3/1 ingevoegd, luidende:

“Afdeling 3/1. Samenwerking met andere spoorweginfrastructuurbeheerders”.

Art. 57

In afdeling 3/1, ingevoegd bij artikel 56, wordt een artikel 60/1 ingevoegd, luidende:

“Art. 60/1. De infrastructuurbeheerder werkt samen met en onderhandelt met de infrastructuurbeheerders van de andere lidstaten van de Europese Unie om de invoering van efficiënte heffingsregelingen mogelijk te maken alsook om de heffing te coördineren of om retributies te heffen voor de exploitatie van

énumérées à l’annexe 24, point 1, et en retenant les plus pertinentes. La liste des segments de marché définis par le gestionnaire de l’infrastructure contient au moins les trois segments suivants: services de fret, services de transport de voyageurs dans le cadre d’un contrat de service public et autres services de transport de voyageurs.

Le gestionnaire de l’infrastructure peut procéder à une différenciation plus poussée des segments de marché en fonction des marchandises ou des voyageurs transportés.

Les segments de marché sur lesquels les entreprises ferroviaires n’interviennent pas actuellement mais peuvent fournir des services durant la période de validité du système de tarification sont également définis. Pour ces segments de marché, le gestionnaire de l’infrastructure n’introduit pas de majoration dans le système de tarification.

La liste des segments de marché est publiée dans le document de référence du réseau et fait l’objet d’une révision au moins tous les cinq ans. L’organe de contrôle vérifie cette liste conformément à l’article 62.

§ 2. Lorsque des éléments essentiels du système de tarification fixé conformément au § 1^{er}, alinéa 1^{er}., sont modifiés, ces modifications sont rendues publiques au moins trois mois avant la date limite de publication du document de référence du réseau.”

Art. 54

Dans l’article 59 de la même loi, le paragraphe 5 est abrogé.

Art. 55

Dans le texte néerlandais de l’article 60 de la même loi, les mots “retributies voor het gebruik van de” sont insérés entre les mots “treffen voor” et les mots “spoorweginfrastructuurgebruik”.

Art. 56

Dans le titre 3, chapitre 5, de la même loi, une section 3/1 est insérée, intitulée:

“Section 3/1. Coopération avec d’autres gestionnaires de l’infrastructure ferroviaire”.

Art. 57

Dans la section 3/1 insérée par l’article 56, il est inséré un article 60/1, rédigé comme suit:

“Art. 60/1. Le gestionnaire de l’infrastructure ferroviaire coopère et s’associe avec les gestionnaires d’infrastructure ferroviaire des autres États membres de l’Union européenne de manière à permettre l’application de systèmes de tarification efficaces et pour coordonner la tarification ou pour

treindiensten die over meer spoorwegnetten binnen de Unie worden verricht. De infrastructuurbeheerder spant zich in het bijzonder in voor het waarborgen van een optimale concurrentiepositie van internationale spoorvervoersdiensten en voor het verzekeren van een efficiënt gebruik van de spoorwegnetten. Hiertoe ontwikkelt hij passende procedures, met inachtneming van de bepalingen van de richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruiimte.

De infrastructuurbeheerder werkt samen met de infrastructuurbeheerders van andere lidstaten van de Europese Unie opdat de in artikel 56 bedoelde extra retributies en de in artikel 23 bedoelde prestatieregelingen op efficiënte wijze kunnen worden toegepast op verkeer dat gebruik maakt van meerdere spoorwegnetten binnen de Unie.”

Art. 58

In artikel 62 van dezelfde wet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragraaf 3, wordt 1° vervangen als volgt:

“1° het controleert de overeenstemming van de voorlopige en de definitieve versie van de netverklaring met deze Spoorcodex en zijn uitvoeringsbesluiten;”;

2° in paragraaf 3, wordt 5° aangevuld met de volgende zin:

“De Koning kan de procedure en de criteria bepalen die tijdens het onderzoek moeten worden nageleefd;”;

3° in paragraaf 3, wordt 9° vervangen als volgt:

“9° het controleert de toegang tot de diensten en hun heffingen overeenkomstig artikel 9;”;

4° 10° wordt vervangen als volgt:

“10° het controleert of de uitoefening van de eeuwigdurende erfdienstbaarheid bedoeld in artikel 156^{quater}, § 1, van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, het recht van toegang bedoeld in artikel 9 van de Spoorcodex niet in het gedrang brengt.”

5° paragraaf 3 wordt aangevuld met een lid luidende als volgt:

“Onverminderd de bevoegdheden van de nationale mededingingsautoriteiten om de concurrentie op de markt voor spoorwegdiensten te garanderen, heeft het toezichthoudende orgaan de bevoegdheid toezicht te houden op de toestand van de concurrentie op de markt voor spoorwegdiensten en controleert zij in het bijzonder uit eigen beweging lid 1, punten 1° tot en met 7°, teneinde discriminatie van de kandidaten te voorkomen. Zij gaat met name na of de netverklaringen

percevoir la redevance pour le fonctionnement des services ferroviaires circulant sur plusieurs réseaux du système ferroviaire au sein de l'Union. Le gestionnaire de l'infrastructure s'efforce en particulier de garantir une compétitivité optimale des services ferroviaires internationaux et d'assurer une utilisation efficace des réseaux ferroviaires. À cette fin, il met en place les procédures appropriées, soumises aux règles fixées par la directive 2012/34/UE du Parlement Européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen.

Le gestionnaire de l'infrastructure coopère avec les gestionnaires d'infrastructure ferroviaire des autres États membres de l'Union européenne en vue d'une application efficace des majorations visées à l'article 56 et des systèmes d'amélioration des performances visés à l'article 23, pour le trafic circulant sur plusieurs réseaux du système ferroviaire au sein de l'Union.”

Art. 58

A l'article 62 de la même loi, les modifications suivantes sont apportées:

1° dans le paragraphe 3, le 1° est remplacé par ce qui suit:

“1° contrôle la conformité du document de référence du réseau, dans ses versions provisoires et définitives, au présent Code ferroviaire et à ses arrêtés d'exécution;”;

2° dans le paragraphe 3, le 5° est complété par la phrase suivante:

“Le Roi peut arrêter la procédure et les critères à respecter lors de cet examen;”;

3° dans le paragraphe 3, le 9° est remplacé par ce qui suit:

“9° contrôle l'accès aux services et leur tarification conformément à l'article 9;”;

4° le 10° est remplacé par ce qui suit:

“10° vérifie que l'exercice de la servitude perpétuelle visée à l'article 156^{quater}, § 1^{er}, de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques ne porte pas atteinte au droit d'accès visé à l'article 9 du Code ferroviaire.”

5° le paragraphe 3 est complété par un alinéa rédigé comme suit:

“Sans préjudice des compétences des autorités nationales de concurrence pour assurer la concurrence sur le marché des services ferroviaires, l'organe de contrôle est habilité à assurer le suivi de la situation de la concurrence sur les marchés des services ferroviaires et, en particulier, à contrôler l'alinéa 1^{er}, points 1° à 7°, de sa propre initiative en vue de corriger toute discrimination à l'égard des candidats. Il vérifie notamment si le document de référence du réseau contient

discriminerende bepalingen bevatten en of deze beslissingsbevoegdheden voor de infrastructuurbeheerder scheppen die kunnen worden gebruikt om de kandidaten te discrimineren.”;

6° In paragraaf 4, eerste lid, wordt 3° ingevoegd, luidende als volgt:

“3° binnen tien werkdagen, de geschillen in verband met de prestatieregeling, onverminderd de bestaande beroepsprocedures, op vraag van de infrastructuurbeheerder of van een spoorwegonderneming.”.

7° paragraaf 4 wordt aangevuld met een zin luidende als volgt:

“Deze nadere regels worden bovendien opgenomen in de netverklaring.”;

8° paragraaf 5 wordt vervangen als volgt:

“§ 5. Teneinde zijn opdracht inzake de behandeling van klachten te vervullen, kunnen bij het toezichthoudende orgaan schriftelijke klachten worden ingediend door middel van aangetekende zendingen door elke kandidaat, met name om beroep in te stellen tegen beslissingen van de infrastructuurbeheerder of, indien van toepassing, de spoorwegonderneming of de exploitant van een dienstvoorziening wanneer hij denkt het slachtoffer te zijn van een oneerlijke behandeling, van een discriminatie of van elk ander nadeel met betrekking tot:

1° de voorlopige en de definitieve versie van de netverklaring of de criteria die erin zijn opgenomen;

2° de toewijzingsprocedure voor infrastructuurcapaciteit en haar resultaten en de verplichtingen die daaruit voortvloeien;

3° de heffingsregeling, met inbegrip van de prestatieregeling bedoeld in artikel 23, derde lid, de hoogte of de structuur van retributies voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur en de verplichtingen die daaruit voortvloeien;

4° de in de artikelen 5, 6, 7, 1° en 3°, 8 en 9 opgenomen bepalingen inzake toegang tot de spoorweginfrastructuur;

5° de in artikel 9 opgenomen bepalingen inzake toegang tot de dienstvoorzieningen;

6° de uitoefening van de eeuwigdurende erfdienstbaarheid bedoeld in artikel 156 quater, § 1, van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven.

Het administratief beroep schorst de aangevochten beslissing niet, behoudens andersluidende, gemotiveerde beslissing van het toezichthoudende orgaan op verzoek van de klagende partij.”.

des clauses discriminatoires ou octroie au gestionnaire de l'infrastructure des pouvoirs discrétionnaires pouvant être utilisés à des fins de discrimination à l'égard des candidats.”;

6° Dans le paragraphe 4, alinéa 1^{er}, est inséré le 3° rédigé comme suit:

“3° dans les dix jours ouvrables, les litiges relatifs au système d'amélioration des performances, sans préjudice des voies de recours existantes, à la demande du gestionnaire de l'infrastructure ou d'une entreprise ferroviaire.”.

7° le paragraphe 4 est complété par une phrase rédigée comme suit:

“Ce règlement est également exposé dans le document de référence du réseau.”;

8° le paragraphe 5 est remplacé par ce qui suit:

“§ 5. Au titre de ses missions de recours administratif, l'organe de contrôle peut être saisi sur plainte écrite, notifiée par envoi recommandé, par tout candidat, notamment pour introduire un recours contre les décisions prises par le gestionnaire de l'infrastructure ou, le cas échéant, par l'entreprise ferroviaire ou l'exploitant d'une installation de service, s'il s'estime victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice en ce qui concerne:

1° le document de référence du réseau, dans ses versions provisoires et définitives, ou les critères qu'il contient;

2° la procédure de répartition des capacités d'infrastructure et ses résultats et les obligations qui en découlent;

3° le système de tarification, en ce compris le système d'amélioration des performances visé à l'article 23, alinéa 3, le niveau ou la structure des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et les obligations qui en découlent;

4° les dispositions en matière d'accès à l'infrastructure ferroviaire visées aux articles 5, 6, 7, 1° et 3°, 8 et 9;

5° les dispositions en matière d'accès aux installations de service visées à l'article 9;

6° l'exercice de la servitude perpétuelle visée à l'article 156 quater, § 1^{er}, de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques.

Le recours administratif n'est pas suspensif de la décision attaquée, sauf décision contraire motivée de l'organe de contrôle à la demande de la partie plaignante.”.

Art. 59

In artikel 63 van dezelfde wet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° paragraaf 3 wordt vervangen als volgt:

“§ 3. In uitvoering van zijn opdracht inzake controle en administratief beroep, neemt het toezichthoudende orgaan elke maatregel die nodig is, met inbegrip van bewarende maatregelen en bestuurlijke boetes, om een einde te stellen aan de inbreuken op de netverklaring, de toewijzing van de capaciteit, de heffingen voor het gebruik van infrastructuur en de bepalingen inzake toegang overeenkomstig de artikelen 64 en 65, en onder meer inzake toegang tot dienstvoorzieningen overeenkomstig artikel 9.

Indien beroep wordt ingesteld tegen een weigering capaciteit te verlenen, of tegen de voorwaarden van een capaciteitsaanbod, beslist het toezichthoudende orgaan ofwel dat er geen wijziging van de beslissing van de infrastructuurbeheerder nodig is, ofwel dat de betwiste beslissing overeenkomstig haar beslissing wordt gewijzigd.”;

2° het artikel wordt aangevuld met een paragraaf 4, luidende als volgt:

“§ 4. Het toezichthoudende orgaan heeft de bevoegdheid om audits uit te voeren of externe audits te laten uitvoeren bij een infrastructuurbeheerder, exploitanten van dienstvoorzieningen en, zo nodig, spoorwegondernemingen om de naleving van de in artikel 4 voorgeschreven boekhoudkundige scheiding te controleren. In dit verband kan het toezichthoudende orgaan om alle relevante informatie verzoeken. Het toezichthoudende orgaan heeft in het bijzonder de bevoegdheid om infrastructuurbeheerders, exploitanten van dienstvoorzieningen en alle ondernemingen of andere entiteiten die verschillende typen spoorvervoer of infrastructuurbeheer uitvoeren of integreren als bedoeld in artikel 4, § 1, en in artikel 9, te verzoeken om alle in bijlage 26 genoemde boekhoudkundige informatie of een gedeelte daarvan te verstrekken, in voldoende mate gedetailleerd, overeenkomstig hetgeen als noodzakelijk en evenredig wordt geacht.

Onverminderd de bestaande bevoegdheden van de autoriteiten die bevoegd zijn voor gevallen van staatssteun, mag het toezichthoudende orgaan aan de hand van de boekhouding ook conclusies trekken inzake gevallen van staatssteun, en deelt zij die gevallen zo nodig mee aan deze autoriteiten.”.

Art. 60

Artikel 64 van dezelfde wet wordt gewijzigd als volgt:

1° het derde lid wordt opgeheven;

2° hetzelfde artikel wordt aangevuld met vier leden die luiden als volgt:

Art. 59

A l'article 63 de la même loi, les modifications suivantes sont apportées:

1° le paragraphe 3 est remplacé par ce qui suit:

“§ 3. En exécution de ses missions de contrôle et de recours administratif, l'organe de contrôle prend toute mesure nécessaire, y compris des mesures conservatoires et des amendes administratives, pour mettre fin aux infractions relatives au document de référence du réseau, à la répartition des capacités, à la tarification de l'infrastructure et aux dispositions en matière d'accès, conformément aux articles 64 et 65, et notamment en matière d'accès aux installations de service conformément à l'article 9.

Au cas où un recours est introduit contre un refus d'octroyer des capacités de l'infrastructure ou contre les modalités d'une proposition de capacités, l'organisme de contrôle soit confirme qu'il n'y a pas lieu de modifier la décision prise par le gestionnaire de l'infrastructure, soit exige la modification de la décision incriminée conformément à sa décision.”;

2° l'article est complété par un paragraphe 4, rédigé comme suit:

“§ 4. L'organe de contrôle est habilité à effectuer des audits ou à commander des audits externes auprès du gestionnaire de l'infrastructure, des exploitants d'installations de service et, le cas échéant, auprès des entreprises ferroviaires pour vérifier le respect des dispositions relatives à la séparation comptable établies à l'article 4. À cet égard, l'organe de contrôle est habilité à demander toute information utile. En particulier, il est habilité à demander au gestionnaire de l'infrastructure, aux exploitants d'installations de service et à toutes les entreprises ou autres entités qui assurent ou intègrent différents types de services de transport ferroviaire ou de gestion de l'infrastructure, tels que visés à l'article 4, § 1^{er}, et à l'article 9 la totalité ou une partie des informations comptables mentionnées à l'annexe 26, avec un degré de détail suffisant au regard de ce qui est jugé nécessaire et proportionné.

Sans préjudice des pouvoirs des autorités nationales chargées des questions en matière d'aides d'État, l'organisme de contrôle peut en outre tirer des comptes des conclusions au sujet de problèmes en matière d'aides d'État, conclusions qu'il transmet auxdites autorités.”.

Art. 60

L'article 64 de la même loi, est modifié comme suit:

1° l'alinéa 3 est abrogé;

2° l'article est complété par quatre alinéas rédigés comme suit:

“De boete wordt door de administratie van de belasting over de toegevoegde waarde, de registratie en de domeinen gestort aan de Schatkist.

Elk jaar op 1 januari, worden deze bedragen aangepast aan de gezondheidsindex volgens de volgende formule: het basisbedrag, vermenigvuldigd met de nieuwe index en gedeeld door de oorspronkelijke index.

De nieuwe index is de gezondheidsindex van de maand november van het jaar voorafgaand aan het jaar waarin de bedragen overeenkomstig het vorige lid worden aangepast. De oorspronkelijke index is de gezondheidsindex van november 2013. Het bekomen resultaat wordt afgerond naar de hogere euro indien het deel in decimalen groter of gelijk is aan vijftig cent. De afronding gebeurt naar de lagere euro indien dit deel kleiner is dan vijftig cent.

De verjaringstermijn voor invordering van de bestuurlijke boete wordt vastgesteld op drie jaar vanaf de dag waarop de feiten gepleegd zijn. De bevoegdheid tot invordering van de bestuurlijke boete verjaart na twee jaar vanaf de laatste dag waarop de overtreder diende te betalen.

Indien de overtreder de bestuurlijke boete te laat betaalt, wordt het bedrag van rechtswege verhoogd met de wettelijke rentevoet, met een minimum van vijf procent van het bedrag van de bestuurlijke boete.”.

Art. 61

In artikel 65 van dezelfde wet, wordt het eerste lid vervangen als volgt:

“Het toezichthoudende orgaan beslist in de gevallen bedoeld in artikel 63, § 3, door middel van een met redenen omklede beslissing, na de betrokken partijen te hebben gehoord, binnen zes weken na ontvangst van alle relevante inlichtingen. Het toezichthoudende orgaan neemt klachten in behandeling en vraagt relevante informatie op en treedt in overleg met alle betrokken partijen binnen een maand vanaf de ontvangst van de klacht. De Koning bepaalt de nadere regels voor de procedure in de gevallen bedoeld in artikel 63, § 3.”.

Art. 62

In titel 3, hoofdstuk 6, van dezelfde wet, wordt een afdeling 3/1 ingevoegd, luidend:

“Afdeling 3/1. Samenwerking met andere organen, overleg en aanvraag van informatie”.

Art. 63

In afdeling 3/1, ingevoegd door artikel 62, wordt een artikel 66/1 ingevoegd, luidende:

“L'amende est recouvrée au profit du Trésor par l'administration de la taxe sur la valeur ajoutée, de l'enregistrement et des domaines.

Chaque année au 1^{er} janvier, ces montants sont adaptés à l'indice santé selon la formule suivante: le montant de base multiplié par le nouvel indice et divisé par l'indice de départ.

Le nouvel indice est l'indice santé du mois de novembre de l'année précédant l'année dans laquelle les montants sont adaptés conformément à l'alinéa précédent. L'indice de départ est l'indice santé de novembre 2013. Le résultat obtenu est arrondi à l'euro supérieur si la partie décimale est supérieure ou égale à cinquante cents. Il l'est à l'euro inférieur si cette partie est inférieure à cinquante cents.

Le délai de prescription pour l'infliction d'une amende administrative est fixé à trois ans à partir de la date de commission des faits. Le droit de percevoir l'amende administrative se prescrit par deux ans à dater du dernier jour où le contrevenant aurait dû payer.

Si le contrevenant paie l'amende administrative avec retard, le montant est majoré de plein droit du taux d'intérêt légal, avec un minimum de cinq pour cent du montant de l'amende administrative.”.

Art. 61

Dans l'article 65 de la même loi, l'alinéa 1^{er} est remplacé par ce qui suit:

“L'organe de contrôle statue par décision motivée dans les cas visés à l'article 63, § 3, après avoir entendu les parties en cause, dans les six semaines qui suivent la réception de toutes les informations utiles. En cas de plainte, l'organe de contrôle sollicite des informations utiles et engage des consultations avec toutes les parties concernées dans un délai d'un mois à partir de la réception de la plainte. Le Roi détermine les modalités de la procédure dans les cas visés à l'article 63, § 3.”.

Art. 62

Dans le titre 3, chapitre 6, de la même loi, une section 3/1 est insérée, intitulée:

“Section 3/1. Coopération avec d'autres organes, consultation et demande d'informations”.

Art. 63

Dans la section 3/1 insérée par l'article 62, il est inséré un article 66/1, rédigé comme suit:

“Art. 66/1. Het toezichthoudende orgaan werkt nauw samen met de veiligheidsinstantie en met de vergunningverlenende autoriteit.

Deze organen ontwikkelen een gemeenschappelijk kader voor samenwerking en informatie-uitwisseling dat erop is gericht nadelige effecten voor de concurrentie of de veiligheid in de spoorwegsector te voorkomen. Dit kader voorziet onder meer in een mechanisme voor het verstrekken van aanbevelingen door het toezichthoudende orgaan aan de veiligheidsinstantie en aan de vergunningverlenende autoriteit over kwesties die van invloed kunnen zijn op de concurrentie op de spoorwegmarkt voor spoorwegdiensten, evenals in een mechanisme voor het verstrekken van aanbevelingen door de veiligheidsinstantie aan het toezichthoudende orgaan en de instantie die verantwoordelijk is voor het verlenen van vergunningen over kwesties die van invloed kunnen zijn op de veiligheid. Onverminderd de onafhankelijkheid van elk van de instanties in de uitoefening van hun respectieve bevoegdheden bestuderen de betreffende instanties deze aanbevelingen alvorens besluiten te nemen. Indien de desbetreffende instantie besluit van deze aanbevelingen af te wijken, vermeldt zij de redenen daarvoor in haar besluiten.”.

Art. 64

In dezelfde afdeling 3/1 wordt een artikel 66/2 ingevoegd, luidende:

“Art. 66/2. Het toezichthoudende orgaan raadpleegt regelmatig en ten minste om de twee jaar de vertegenwoordigers van de gebruikers van spoorvervoersdiensten voor goederen en reizigers, teneinde rekening te houden met hun standpunten ten aanzien van de spoorwegmarkt.”.

Art. 65

In dezelfde afdeling 3/1 wordt een artikel 66/3 ingevoegd, luidende:

“Art. 66/3. § 1. Het toezichthoudende orgaan is bevoegd om nuttige informatie op te vragen bij de infrastructuurbeheerder, de kandidaten en elke andere belanghebbende partij.

Deze informatie wordt verstrekt binnen een redelijke, door het toezichthoudende orgaan vastgestelde termijn van ten hoogste een maand, tenzij het toezichthoudende orgaan in uitzonderlijke gevallen instemt met en toestemming verleent voor een verlenging met ten hoogste twee weken.

De aan het toezichthoudende orgaan te verstrekken informatie omvat alle informatie waarom het toezichthoudende orgaan verzoekt in het kader van haar functies als beroepsinstantie en toezichthoudster op de mededinging op de markten voor spoorwegdiensten. Dit omvat informatie die nodig is voor statistische en marktwarnemingsdoeleinden.

§ 2. Het feit dat de infrastructuurbeheerder, de kandidaten of elke andere belanghebbende partij, geen gevolg geven aan

“Art. 66/1. L'organe de contrôle coopère étroitement avec l'autorité de sécurité et avec l'autorité responsable des licences.

Ces organes élaborent ensemble un cadre de coopération et d'échange d'informations visant à prévenir les effets préjudiciables à la concurrence ou à la sécurité sur le marché ferroviaire. Ce cadre contient un mécanisme permettant, d'une part, à l'organe de contrôle d'adresser des recommandations à l'autorité de sécurité et à l'autorité responsable des licences sur des aspects susceptibles de nuire à la concurrence sur le marché ferroviaire et, d'autre part, à l'autorité de sécurité d'adresser des recommandations à l'organe de contrôle et à l'autorité responsable de la délivrance des licences sur des aspects susceptibles de compromettre la sécurité. Sans préjudice de l'indépendance de chacun de ces organes dans son domaine de compétences propres, l'autorité concernée examine chaque recommandation qui lui est adressée avant d'adopter sa décision. Si l'organe concerné décide de s'écarter de ces recommandations, il en donne les raisons dans ses décisions.”.

Art. 64

Dans la même section 3/1, il est inséré un article 66/2 rédigé comme suit:

“Art. 66/2. À intervalles réguliers, et en tout état de cause tous les deux ans au moins, l'organe de contrôle consulte les représentants des usagers des services ferroviaires de transport de fret et de voyageurs pour tenir compte de leurs opinions quant au marché ferroviaire.”.

Art. 65

Dans la même section 3/1, il est inséré un article 66/3, rédigé comme suit:

“Art. 66/3. § 1^{er}. L'organe de contrôle est habilité à demander les informations utiles au gestionnaire de l'infrastructure, aux candidats et à toute autre partie intéressée.

Ces informations sont fournies dans un délai raisonnable, fixé par l'organe de contrôle, ne dépassant pas un mois, à moins que, dans des circonstances exceptionnelles, l'organe de contrôle n'accepte et n'autorise une prorogation limitée dans le temps n'excédant pas deux semaines supplémentaires.

Les informations à fournir à l'organe de contrôle comprennent toutes les données requises par celui-ci dans le cadre de ses fonctions de recours et de surveillance de la concurrence sur les marchés des services ferroviaires. Il s'agit notamment des données nécessaires pour établir des statistiques et observer le marché.

§ 2. Le fait, pour le gestionnaire de l'infrastructure, les candidats ou tout autre partie intéressée, de ne pas répondre

het verzoek om informatie van het toezichthoudende orgaan, binnen door deze laatste bepaald termijn, is een inbreuk dat bestraft wordt met een bestuurlijke boete op forfaitaire basis of per dag.

De boete mag per kalenderdag niet lager zijn dan 1 000 euro en niet hoger dan 2 000 euro, noch in totaal hoger zijn dan 60 000 euro.

De boete wordt door de administratie van de belasting, de registratie en de domeinen over de toegevoegde waarde gestort aan de Schatkist.

Elk jaar op 1 januari, worden deze bedragen aangepast aan de gezondheidsindex volgens de volgende formule: het basisbedrag, vermenigvuldigd met de nieuwe index en gedeeld door de oorspronkelijke index.

De nieuwe index is de gezondheidsindex van de maand november van het jaar voorafgaand aan het jaar waarin de bedragen overeenkomstig het vorige lid worden aangepast. De oorspronkelijke index is de gezondheidsindex van november 2013. Het bekomen resultaat wordt afgerond naar de hogere euro indien het deel in decimalen groter of gelijk is aan vijftig cent. De afronding gebeurt naar de lagere euro indien dit deel kleiner is dan vijftig cent.

De verjaringstermijn voor invordering van de bestuurlijke boete wordt vastgesteld op drie jaar vanaf de dag waarop de feiten gepleegd zijn. De bevoegdheid tot invordering van de bestuurlijke boete verjaart na twee jaar vanaf de laatste dag waarop de overtreder diende te betalen.

Indien de overtreder de bestuurlijke boete te laat betaalt, wordt het bedrag van rechtswege verhoogd met de wettelijke rentevoet, met een minimum van vijf procent van het bedrag van de bestuurlijke boete.”

Art. 66

In dezelfde afdeling 3/1 wordt een artikel 66/4 ingevoegd, luidende:

“Art. 66/4. § 1. Het toezichthoudende orgaan wisselt met toezichthoudende organen van andere lidstaten van de Europese Unie informatie uit over zijn werk en zijn besluitvormingsbeginselen en —praktijk en wisselt, in het bijzonder, informatie uit over de hoofdpunten van zijn procedures en over de problemen met de interpretatie van omgezet spoorwegrecht van de Unie. Hij werkt samen met toezichthoudende organen van andere lidstaten van de Europese Unie met als doel de besluitvorming binnen de gehele Unie te coördineren. Daartoe neemt hij deel aan en werkt hij samen in een net dat de toezichthoudende organen van lidstaten verenigt.

§ 2. Het toezichthoudende orgaan werkt nauw samen met de toezichthoudende organen van andere lidstaten, onder meer door middel van werkafspraken, om elkaar wederzijdse bijstand te verlenen bij de taken inzake markttoezicht, klachtenbehandeling en onderzoeken.

à la demande d'information formulée par l'organe de contrôle, dans le délai fixé par celui-ci, est constitutif d'une infraction susceptible d'être sanctionnée d'une amende administrative sur une base forfaitaire ou par jour calendrier.

L'amende ne peut être, par jour calendrier, inférieure à 1 000 euros ni supérieure à 2 000 euros, ni au total, supérieure à 60 000 euros.

L'amende est recouvrée au profit du Trésor par l'administration de la taxe sur la valeur ajoutée, de l'enregistrement et des domaines.

Chaque année au 1^{er} janvier, ces montants sont adaptés à l'indice santé selon la formule suivante: le montant de base multiplié par le nouvel indice et divisé par l'indice de départ.

Le nouvel indice est l'indice santé du mois de novembre de l'année précédant l'année dans laquelle les montants sont adaptés conformément à l'alinéa précédent. L'indice de départ est l'indice santé de novembre 2013. Le résultat obtenu est arrondi à l'euro supérieur si la partie décimale est supérieure ou égale à cinquante cents. Il l'est à l'euro inférieur si cette partie est inférieure à cinquante cents.

Le délai de prescription pour l'infliction d'une amende administrative est fixé à trois ans à partir de la date de commission des faits. Le droit de percevoir l'amende administrative se prescrit par deux ans à dater du dernier jour où le contrevenant aurait dû payer.

Si le contrevenant paie l'amende administrative avec retard, le montant est majoré de plein droit du taux d'intérêt légal, avec un minimum de cinq pour cent du montant de l'amende administrative.”

Art. 66

Dans la même section 3/1, il est inséré un article 66/4, rédigé comme suit:

“Art. 66/4. § 1^{er}. L'organe de contrôle échange avec les organes de contrôle des autres États membres de l'Union européenne des informations sur son travail et ses principes et pratiques décisionnels, notamment, sur les principaux aspects de ses procédures et sur les problèmes d'interprétation de la législation ferroviaire transposée de l'Union. De manière générale, il coopère avec les organes de contrôle des autres États membres de l'Union européenne afin de coordonner les processus décisionnels. À cette fin, il participe et collabore au sein d'un réseau réunissant les organes de contrôle des États membres.

§ 2. L'organe de contrôle coopère étroitement avec les organes de contrôle des autres États membres, notamment en fixant des modalités de collaboration à des fins d'assistance mutuelle dans le cadre des tâches de surveillance du marché et de traitement des plaintes ou des enquêtes.

§ 3. Bij een klacht of een onderzoek uit eigen beweging inzake toegang of heffing betreffende een internationaal treinpad, alsmede in het kader van het toezicht op de concurrentie op de markt voor internationale spoorvervoersdiensten, raadpleegt het toezichthoudende orgaan de toezichthoudende organen van alle andere lidstaten waardoor het internationale treinpad loopt en, in voorkomend geval, de Europese Commissie, en verzoekt hij hen om de nodige informatie alvorens een beslissing te nemen.

§ 4. Indien hij geraadpleegd wordt door een toezichthoudend orgaan van een andere lidstaat, verstrekt hij alle informatie die hij zelf krachtens deze Spoorcodex mag vragen. Deze informatie mag alleen worden gebruikt voor de behandeling van de klacht of het onderzoek bedoeld in § 3.

§ 5. Wanneer het toezichthoudende orgaan een klacht ontvangt of uit eigen beweging een onderzoek voert, deelt hij de relevante informatie mee aan het bevoegde toezichthoudende orgaan, zodat deze laatste maatregelen kan treffen ten aanzien van de betrokken partijen.

§ 6. Elke vertegenwoordiger van infrastructuurbeheerders betrokken overeenkomstig artikel 45 verstrekt onverwijld alle informatie die voor de behandeling van de klacht of het onderzoek als bedoeld in paragraaf 3 worden gevraagd door het toezichthoudende orgaan van de lidstaat waar de betrokken vertegenwoordiger is gevestigd. Het toezichthoudende orgaan heeft het recht om de informatie betreffende het betrokken internationale treinpad mee te delen aan de in paragraaf 3 bedoelde toezichthoudende organen.

§ 7. Op verzoek van een toezichthoudend orgaan kan de Europese Commissie deelnemen aan de in de paragrafen 2 tot en met 6 genoemde werkzaamheden teneinde de in die paragrafen omschreven samenwerking tussen de toezichthoudende organen te vergemakkelijken.

§ 8. Het toezichthoudende orgaan ontwikkelt gemeenschappelijke beginselen en praktijken voor de besluitvorming waarvoor zij krachtens deze richtlijn bevoegd is.

§ 9. Het toezichthoudende orgaan beoordeelt de beslissingen en praktijken in het kader van de in artikel 60/1 en artikel 45, bedoelde samenwerking tussen de infrastructuurbeheerders die de bepalingen van deze Codex ten uitvoer leggen of, in het algemeen, het internationale spoorvervoer vergemakkelijken.”

Art. 67

In artikel 70, paragraaf 6, van dezelfde wet, wordt in de Nederlandse tekst het woord “moduleert” vervangen door het woord “aanpast”.

Art. 68

In artikel 93 van dezelfde wet, wordt paragraaf 5 opgeheven.

§ 3. En cas de plainte ou d'enquête lancée de sa propre initiative sur des questions d'accès ou de tarification relatives à un sillon international, ainsi que dans le cadre de la surveillance de la concurrence sur le marché concernant des services de transport ferroviaire international, l'organe de contrôle consulte les organes de contrôle de tous les autres États membres par lesquels passe le sillon international en cause et, le cas échéant, la Commission européenne, et leur demande toutes les informations nécessaires avant de prendre une décision.

§ 4. S'il est consulté par un organe de contrôle d'un autre État membre, il fournit toutes les informations qu'il a lui-même le droit de demander en vertu du présent Code ferroviaire. Ces informations ne peuvent être utilisées qu'aux fins du traitement de la plainte ou de l'enquête visée au § 3.

§ 5. Lorsque l'organe de contrôle reçoit une plainte ou mène une enquête de sa propre initiative, il transmet toute information pertinente à l'organe de contrôle responsable afin que celui-ci puisse prendre des mesures à l'égard des parties concernées.

§ 6. Tout représentant des gestionnaires de l'infrastructure associé conformément à l'article 45 fournit sans délai toutes les informations nécessaires aux fins du traitement de la plainte ou de l'enquête visée au paragraphe 3, qui ont été demandées par l'organe de contrôle de l'État membre où se situe le représentant associé. L'organe de contrôle est habilité à transmettre ces informations concernant le sillon international aux organismes de contrôle visés au paragraphe 3.

§ 7. À la demande d'un organe de contrôle, la Commission européenne peut prendre part aux activités énumérées aux paragraphes 2 à 6 afin de faciliter la coopération des organismes de contrôle mentionnée auxdits paragraphes.

§ 8. L'organisme de contrôle contribue à élaborer des principes et pratiques communs avec d'autres organismes de contrôle pour les décisions qu'ils sont habilités à prendre.

§ 9. L'organisme de contrôle réexamine en outre les décisions et pratiques des associations de gestionnaires de l'infrastructure visées à l'article 60/1 et à l'article 45, qui exécutent les dispositions du présent Code ou, de manière générale, facilitent le transport ferroviaire international.”

Art. 67

Dans l'article 70, paragraphe 6, de la même loi, dans le texte néerlandais, le mot “*moduleert*” est remplacé par le mot “*aanpast*”.

Art. 68

Dans l'article 93 de la même loi, le paragraphe 5 est abrogé.

Art. 69

In artikel 112 van dezelfde wet wordt paragraaf 1 aangevuld met de woorden “en in artikel 215”.

Art. 70

In artikel 168, paragraaf 1, van dezelfde wet worden in de Nederlandse tekst de woorden “toestemming voor” vervangen door de woorden “toelating tot”.

Art. 71

In artikel 204 van dezelfde wet worden de woorden “de minister” vervangen door de woorden “het bestuur”.

Art. 72

In artikel 214, eerste lid, van dezelfde wet, worden in de Nederlandse tekst de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in 27° worden de woorden “in overtreding van artikel 105” vervangen door de woorden “, in overtreding van artikel 105,”;

2° in 28 worden de woorden “aan de” vervangen door de woorden “aan het”;

3° in 37 wordt het woord “toegestaan” vervangen door het woord “toegelaten”.

Art. 73

In artikel 217 van dezelfde wet worden in de Nederlandse tekst de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragraaf 4 worden de woorden “het misdrijf” vervangen door de woorden “de inbreuk”;

2° in paragraaf 6 wordt het woord “opdracht” vervangen door het woord “opdrachten”.

Art. 74

In artikel 223 van dezelfde wet, worden de woorden “de Raad voor de Mededinging” vervangen door de woorden “de Belgische Mededingingsautoriteit”.

Art. 75

In bijlage 1 van dezelfde wet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in punt 2. i) in de Nederlandse tekst wordt het woord “heffingen” vervangen door het woord “retributies”;

Art. 69

Dans l'article 112 de la même loi, le paragraphe 1^{er} est complété par les mots “et à l'article 215”.

Art. 70

Dans l'article 168, paragraphe 1^{er}, de la même loi, dans le texte néerlandais, les mots “*toestemming voor*” sont remplacés par les mots “*toelating tot*”.

Art. 71

Dans l'article 204 de la même loi, les mots “le ministre” sont remplacés par les mots “l'administration”.

Art. 72

Dans l'article 214, alinéa 1^{er}, de la même loi, dans le texte néerlandais, les modifications suivantes sont apportées:

1° au point 27°, les mots “in overtreding van artikel 105” sont remplacés par les mots “, in overtreding van artikel 105,”;

2° au point 28°, les mots “aan de” sont remplacés par les mots “aan het”;

3° au point 37°, le mot “toegestaan” est remplacé par le mot “toegelaten”.

Art. 73

Dans l'article 217 de la même loi, dans le texte néerlandais, les modifications suivantes sont apportées:

1° au paragraphe 4, les mots “het misdrijf” sont remplacés par les mots “de inbreuk”;

2° au paragraphe 6, le mot “opdracht” est remplacé par le mot “opdrachten”.

Art. 74

Dans l'article 223 de la même loi, les mots “le Conseil de la Concurrence” sont remplacés par les mots “l'Autorité belge de la Concurrence”.

Art. 75

Dans l'annexe 1^{re} de la même loi, les modifications suivantes sont apportées:

1° au point 2. i) dans le texte néerlandais, le mot “heffingen” est remplacé par le mot “retributies”;

2° in punt 3. b) in de Franse tekst de woorden “*des voitures*” vervangen door de woorden “*des trains de passagers*”.

Art. 76

In bijlage 3, punt 2., van dezelfde wet, worden in de Nederlandse tekst de woorden “wordt de Commissie geïnformeerd” vervangen door de woorden “de Commissie geïnformeerd wordt”.

Art. 77

In bijlage 4 van dezelfde wet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in punten 6.2. en 6.4., worden in de Nederlandse tekst de woorden “voor weggebruikers” vervangen door de woorden “voor gebruikers”;

2° in punt 1.17. van het aanhangsel wordt in de Nederlandse tekst het woord “zwaargewonde” vervangen door de woorden “verwonding (zwaargewonde persoon)”;

3° in punt 4.4. van het aanhangsel, worden in de Franse tekst de woorden “*franchissement dangereux de signal*” vervangen door de woorden “*franchissement dangereux de signal (SPAD)*”.

Art. 78

In bijlage 8, punt 3.3., van dezelfde wet, wordt in de Franse tekst, het opschrift aangevuld met de woorden “*sur le plan professionnel*”.

Art. 79

In bijlage 11, punt 7., van dezelfde wet wordt in de Nederlandse tekst het woord “om” ingevoegd tussen de woorden “te treffen” en de woorden “de trein”.

Art. 80

In bijlage 12., van dezelfde wet, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in punt 1., in de Nederlandse tekst, worden de woorden “het baanvak” vervangen door de woorden “de lijnen”;

2° in punt 8., in de Franse tekst worden de woorden “*de la Commission du 30 mai 2002*” ingevoegd tussen de woorden “*2002/734/CE*” en “, *modifiée*”.

Art. 81

In bijlage 16, van dezelfde wet, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

2° au point 3. b) dans le texte français, les mots “*des voitures*” sont remplacés par les mots “*des trains de passagers*”.

Art. 76

Dans l'annexe 3, point 2., de la même loi, dans le texte néerlandais, les mots “*wordt de Commissie geïnformeerd*” sont remplacés par les mots “*de Commissie geïnformeerd wordt*”.

Art. 77

Dans l'annexe 4, de la même loi, les modifications suivantes sont apportées:

1° aux points 6.2. et 6.4., dans le texte néerlandais, les mots “*voor weggebruikers*” sont remplacés par les mots “*voor gebruikers*”;

2° au point 1.17. de l'appendice, dans le texte néerlandais, le mot “*zwaargewonde*” est remplacé par les mots “*verwonding (zwaargewonde persoon)*”;

3° au point 4.4. de l'appendice, dans le texte français, les mots “*franchissement dangereux de signal*” sont remplacés par les mots “*franchissement dangereux de signal (SPAD)*”.

Art. 78

Dans l'annexe 8, point 3.3., de la même loi, dans le texte français, l'intitulé est complété par les mots “*sur le plan professionnel*”.

Art. 79

Dans l'annexe 11, point 7., de la même loi, dans le texte néerlandais, le mot “*om*” est inséré entre les mots “*te treffen*” et les mots “*de trein*”.

Art. 80

Dans l'annexe 12, de la même loi, les modifications suivantes sont apportées:

1° au point 1., dans le texte néerlandais, les mots “*het baanvak*” sont remplacés par les mots “*de lijnen*”;

2° au point 8., dans le texte français, les mots “*de la Commission du 30 mai 2002*” sont insérés entre les mots “*2002/734/CE*” et “, *modifiée*”.

Art. 81

Dans l'annexe 16, de la même loi, les modifications suivantes sont apportées:

1° in punt 1.5. wordt in de Nederlandse tekst het woord “gelegd” vervangen door het woord “gebracht”;

2° in punt 2.1.2., wordt in het opschrift in de Franse tekst het woord “(nouveau)” geschrapt;

3° in punt 2.4.1., tiende lid, wordt in de Nederlandse tekst het woord “kunnen” vervangen door het woord “kan”.

Art. 82

In bijlage 17, punt 2., eerste lid, van dezelfde wet, worden in de Nederlandse tekst de woorden “een aangemelde instantie” vervangen door de woorden “(een) aangemelde instantie(s)”.

Art. 83

In dezelfde wet worden in de Nederlandse tekst, de volgende wijzigingen aangebracht:

1° het woord “netwerk” wordt vervangen door het woord “net”;

2° het woord “spoorwegnetwerk” wordt vervangen door het woord “spoorwegnet”;

3° het woord “netwerken” wordt vervangen door het woord “netten”;

4° het woord “spoorwegnetwerken” wordt vervangen door het woord “spoorwegnetten”;

5° het woord “tarifieringssystemen” wordt vervangen door het woord “heffingsregelingen”;

6° de woorden “het tarifieringssysteem” worden vervangen door de woorden “de heffingsregeling”;

7° de woorden “het tarifieringssysteem” worden vervangen door de woorden “de heffingsregeling”;

8° de woorden “beginselen voor tarifiering” worden vervangen door het woord “heffingsbeginselen”;

9° de woorden “beginselen voor de tarifiering” worden vervangen door het woord “heffingsbeginselen”;

10° de woorden “de specifieke tarifieringsvoorschriften” worden vervangen door de woorden “de specifieke heffingsvoorschriften”;

11° de woorden “de tarifiering van de infrastructuur” worden vervangen door de woorden “de heffing voor het gebruik van de infrastructuur”;

12° het woord “tarifiering” wordt vervangen door het woord “heffing”.

1° au point 1.5., dans le texte néerlandais, le mot “gelegd” est remplacé par le mot “gebracht”;

2° au point 2.1.2, dans l’intitulé du texte français, le mot “(nouveau)” est barré;

3° au point 2.4.1., alinéa 10, dans le texte néerlandais, le mot “kunnen” est remplacé par le mot “kan”.

Art. 82

Dans l’annexe 17, point 2., alinéa 1, de la même loi, dans le texte néerlandais, les mots “een aangemelde instantie” sont remplacés par les mots “(een) aangemelde instantie(s)”.

Art. 83

Dans la même loi, dans le texte néerlandais, les modifications suivantes sont apportées:

1° le mot “netwerk” est remplacé par le mot “net”;

2° le mot “spoorwegnetwerk” est remplacé par le mot “spoorwegnet”;

3° le mot “netwerken” est remplacé par le mot “netten”;

4° le mot “spoorwegnetwerken” est remplacé par le mot “spoorwegnetten”.

5° le mot “tarifieringssystemen” est remplacé par le mot “heffingsregelingen”;

6° les mots “het tarifieringssysteem” sont remplacés par les mots “de heffingsregeling”;

7° les mots “het tarifieringssysteem” sont remplacés par les mots “de heffingsregeling”;

8° les mots “beginselen voor tarifiering” sont remplacés par le mot “heffingsbeginselen”;

9° les mots “beginselen voor de tarifiering” sont remplacés par le mot “heffingsbeginselen”;

10° les mots “de specifieke tarifieringsvoorschriften” sont remplacés par les mots “de specifieke heffingsvoorschriften”;

11° les mots “de tarifiering van de infrastructuur” sont remplacés par les mots “de heffing voor het gebruik van de infrastructuur”;

12° le mot “tarifiering” est remplacé par le mot “heffing” .

Art. 84

Bijlage 2 van dezelfde wet wordt vervangen door de tekst gevoegd als bijlage 1 van deze wet.

Art. 85

Punt 1.4.4. van bijlage 16 van dezelfde wet wordt vervangen als volgt:

“1.4.4 Het ontwerp en gebruik van het spoorwegsysteem mag geen aanleiding geven tot een ontoelaatbaar niveau van geluidsemissies die door deze veroorzaakt worden:

- in de nabijheid van de spoorweginfrastructuur, en
- in de bestuurderscabine.”.

Art. 86

In dezelfde wet wordt een bijlage 23 ingevoegd dat gevoegd is als bijlage 2 van deze wet.

Art. 87

In dezelfde wet wordt een bijlage 24 ingevoegd dat gevoegd is als bijlage 3 van deze wet.

Art. 88

In dezelfde wet wordt een bijlage 25 ingevoegd dat gevoegd is als bijlage 4 van deze wet.

Art. 89

In dezelfde wet wordt een bijlage 26 ingevoegd dat gevoegd is als bijlage 5 van deze wet.

HOOFDSTUK 3

**Wijziging van de organieke wet van
27 december 1990 houdende oprichting van
begrotingsfondsen**

Art. 90

In de tabel gevoegd bij de organieke wet van 27 december 1990 tot oprichting van begrotingsfondsen, wordt in de subrubriek 33-8, ingevoegd bij de programmawet van 22 december 2008, de aard van de toegewezen ontvangsten vervangen door:

“— De retributie bepaald in artikel 67 van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex;

Art. 84

L'annexe 2 de la même loi est remplacée par le texte joint en annexe 1^{re} à la présente loi.

Art. 85

Le point 1.4.4. de l'annexe 16 de la même loi est remplacé par ce qui suit:

“1.4.4. La conception et l'exploitation du système ferroviaire ne doivent pas donner lieu à un niveau inacceptable d'émissions sonores générées par celui-ci:

- dans des zones proches de l'infrastructure ferroviaire, ni
- dans la cabine de conduite.”.

Art. 86

Dans la même loi, il est inséré une annexe 23 qui est jointe en annexe 2 à la présente loi.

Art. 87

Dans la même loi, il est inséré une annexe 24 qui est jointe en annexe 3 à la présente loi.

Art. 88

Dans la même loi, il est inséré une annexe 25 qui est jointe en annexe 4 à la présente loi.

Art. 89

Dans la même loi, il est inséré une annexe 26 qui est jointe en annexe 5 à la présente loi.

CHAPITRE 3

**Modification de la loi organique du
27 décembre 1990 créant des fonds budgétaires**

Art. 90

Au tableau annexé à la loi organique du 27 décembre 1990 créant des fonds budgétaires, dans la sous-rubrique 33-8, insérée par la loi-programme du 22 décembre 2008, la nature des recettes affectées est remplacée par:

“— La redevance prévue à l'article 67 67 de la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire;

— De door de NV van privaat recht The Brussels Airport Company te storten vergoeding, bepaald in artikel 53 van de wet van 20 juli 2005 houdende diverse bepalingen;

— Terugbetaling van kosten en diverse ontvangsten voortvloeiend uit de activiteiten betreffende de Regulering van het Spoorwegvervoer en van de luchthaven Brussel-nationaal”.

HOOFDSTUK 4

Wijziging van de wet van 2 december 2011 houdende diverse bepalingen betreffende de mobiliteit

Art. 91

De artikelen 28 en 29 van de wet van 2 december 2011 houdende diverse bepalingen betreffende de mobiliteit.

— La redevance prévue à l'article 53 de la loi du 20 juillet 2005 portant des dispositions diverses à verser par la SA de droit privé The Brussels Airport Company;

— Le remboursement de frais et recettes diverses liés aux activités concernant la Régulation du Transport ferroviaire et de l'aéroport Bruxelles-national”.

CHAPITRE 4

Modification de la loi du 2 décembre 2011 portant des dispositions diverses concernant la mobilité

Art. 91

Les articles 28 et 29 de la loi du 2 décembre 2011 portant des dispositions diverses concernant la mobilité sont abrogés.

BIJLAGE

RiA

Q<Geïntegreerde Impactanalyse

*Zie handleiding om deze impactanalyse in te vullen**Indien u vragen heeft, contacteer ria-air@premier.fed.be*

Beschrijvende fiche

A. Auteur

- Bevoegd regeringslid J. GALANT, Minister van Mobiliteit
- Contactpersoon beleidscel
- Overheidsdienst FOD Mobiliteit en Vervoer
- Contactpersoon overheidsdienst M. Juveyns, myriam.juveyns@mobilit.fgov.be

B. Ontwerp

- Titel van de regelgeving : Voorontwerp van wet tot wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex en van enkele andere bepalingen inzake spoor
- Korte beschrijving van het ontwerp van regelgeving met vermelding van de oorsprong (verdrag, richtlijn, samenwerkingsakkoord, actualiteit, ...), de beoogde doelen van uitvoering.

Dit voorontwerp beoogt voornamelijk de omzetting van de richtlijnen 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte en 2014/38/EU van de Commissie van 10 maart 2014 tot wijziging van bijlage III bij Richtlijn 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad wat betreft de strijd tegen geluidshinder. Deze richtlijnen moeten worden omgezet respectievelijk vóór 16 juni 2015 en 1 januari 2015. De omzetting van richtlijn 2012/34/EU is gedeeltelijk in die zin dat het nodig zal zijn om bepaalde koninklijke besluiten te wijzigen die voortkomen uit de Spoorcodex.

- Impactanalyses reeds uitgevoerd > ☐ Ja / ☒ Nee
Indien ja, gelieve een kopie bij te voegen of de referentie van het document te vermelden > Click here to enter text.

C. Raadpleging over het ontwerp van regelgeving

- Verplichte, facultatieve of informele raadplegingen:
 - Akkoord van de Minister van Begroting (verplicht)
 - Advies van de Inspecteur van Financiën (verplicht)
 - Advies van de Raad van State (verplicht)
 - Betrokkenheid van de gewestregeringen (verplicht)

D. Bronnen gebruikt om de impactanalyse uit te voeren

- Statistieken, referentiedocumenten, organisaties en contactpersonen:
www.mobilit.fgov.be

E. Datum van beëindiging van de impactanalyse

- 07/04/2014

Impactanalyse formulier

Welke impact heeft het ontwerp van regelgeving op deze 21 thema's?

Een ontwerp van regelgeving zal meestal slechts impact hebben op enkele thema's.

- Er wordt een niet-exhaustieve lijst van trefwoorden gegeven om de inschatting van elk thema te vergemakkelijken zonder hiervoor telkens de handleiding te moeten raadplegen.
Indien er een positieve en/of negatieve impact is, leg deze uit (gebruik indien nodig trefwoorden) en vermeld welke maatregelen worden genomen om de eventuele negatieve effecten te verlichten/te compenseren.
- Voor de thema's 3, 10, 11 et 21 worden meer gedetailleerde vragen gesteld.

Kansarmoedebestrijding [1]

Menswaardig minimuminkomen, toegang tot kwaliteitsvolle diensten, schuldenoverlast, risico op armoede of sociale uitsluiting (ook bij minderjarigen), ongeletterdheid, digitale kloof.

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact ↓ Leg uit (gebruik indien nodig trefwoorden)

☒ Geen impact

Click here to enter text.

Gelijke Kansen en sociale cohesie [2]

Non-discriminatie, gelijke behandeling, toegang tot goederen en diensten, toegang tot informatie, tot onderwijs en tot opleiding, loonkloof, effectiviteit van burgerlijke, politieke en sociale rechten (in het bijzonder voor kwetsbare bevolkingsgroepen, kinderen, ouderen, personen met een handicap en minderheden).

☒ Positieve impact ☐ Negatieve impact ↓ Leg uit

☐ Geen impact

Het voorontwerp van wet beoogt de niet-discriminerende toegang voor kandidaten tot de spoorweginfrastructuur en tot de diensvoorzieningen te vergroten.

Gelijkheid van vrouwen en mannen [3]

Toegang van vrouwen en mannen tot bestaansmiddelen: inkomen, werk, verantwoordelijkheden, gezondheid/zorg/welzijn, veiligheid, opleiding/kennis/vorming, mobiliteit, tijd, vrije tijd, etc.

Uitoefening door vrouwen en mannen van hun fundamentele rechten: burgerlijke, sociale en politieke rechten.

1. Op welke personen heeft het ontwerp (rechtstreeks of onrechtstreeks) een impact en wat is de naar geslacht uitgesplitste samenstelling van deze groep(en) van personen?

Spoorwegondernemingen, kandidaten, infrastructuurbeheerder, exploitant van dienstvoorzieningen.

Click here to enter text.

→ Indien er personen betrokken zijn, beantwoord dan volgende vragen:

2. Identificeer de eventuele verschillen in de respectieve situatie van vrouwen en mannen binnen de materie waarop het ontwerp van regelgeving betrekking heeft.

Geen onderscheid.

→ Indien er verschillen zijn, beantwoord dan volgende vraag:

3. Beperken bepaalde van deze verschillen de toegang tot bestaansmiddelen of de uitoefening van fundamentele rechten van vrouwen of mannen (problematische verschillen)? [J/N] > Leg uit

Geen onderscheid.

4. Identificeer de positieve en negatieve impact van het ontwerp op de gelijkheid van vrouwen en mannen, rekening houdend met de voorgaande antwoorden?

Geen onderscheid.

→ Indien er een negatieve impact is, beantwoord dan volgende vraag:

5. Welke maatregelen worden genomen om de negatieve impact te verlichten / te compenseren?

Geen onderscheid.

Impactanalyse formulier

Gezondheid [4]

Toegang tot kwaliteitsvolle gezondheidszorg, efficiëntie van het zorgaanbod, levensverwachting in goede gezondheid, behandelingen van chronische ziekten (bloedvatenziekten, kankers, diabetes en chronische ademhalingsziekten), gezondheidsdeterminanten (sociaaleconomisch niveau, voeding, verontreiniging), levenskwaliteit.

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact ↓ Leg uit

☒ Geen impact

Click here to enter text.

Werkgelegenheid [5]

Toegang tot de arbeidsmarkt, kwaliteitsvolle banen, werkloosheid, zwartwerk, arbeids- en ontslagomstandigheden, loopbaan, arbeidstijd, welzijn op het werk, arbeidsongevallen, beroepsziekten, evenwicht privé- en beroepsleven, gepaste verloning, mogelijkheid tot beroepsopleiding, collectieve arbeidsverhoudingen.

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact ↓ Leg uit

☒ Geen impact

Click here to enter text.

Consumptie- en productiepatronen [6]

Prijsstabiliteit of -voorzienbaarheid, inlichting en bescherming van de consumenten, doeltreffend gebruik van hulpbronnen, evaluatie en integratie van (sociale- en milieu-) externaliteiten gedurende de hele levenscyclus van de producten en diensten, beheerpatronen van organisaties.

☒ Positieve impact ☐ Negatieve impact ↓ Leg uit

☐ Geen impact

Dit voorontwerp van wet zet de richtlijn 2012/34/EU om die als voorwerp heeft om aangepaste heffingsregelingen te ontwikkelen voor spoorweginfrastructuren en dienstvoorzieningen, en dit om de voorzienbaarheid van deze heffing te verzekeren. Het is passend dat de heffingsregelingen heldere en coherente economische signalen uitzendt die spoorwegondernemingen toelaten om rationele beslissingen te nemen.

Het gaat er ook over om een mogelijkheid uit te werken voor differentiatie van infrastructuurheffingen in functie geluidsemissies.

Economische ontwikkeling [7]

Oprichting van bedrijven, productie van goederen en diensten, arbeidsproductiviteit en productiviteit van hulpbronnen/grondstoffen, competitiviteitsfactoren, toegang tot de markt en tot het beroep, markttransparantie, toegang tot overheidsopdrachten, internationale handels- en financiële relaties, balans import/export, ondergrondse economie, bevoorradingszekerheid van zowel energiebronnen als minerale en organische hulpbronnen.

☒ Positieve impact ☐ Negatieve impact ↓ Leg uit

☐ Geen impact

Dit voorontwerp bestaat erin de concurrentie te versterken in de spoorsector door een verbetering van de toegang tot dienstvoorzieningen en tot de spoorweginfrastructuur. Anders gezegd, het bestaat erin de toegang tot de markt te bevorderen met name voor nieuwkomers met de garantie van een niet-discriminerende toegang tot de essentiële faciliteiten van hun activiteiten.

Investerings [8]

Investerings in fysiek (machines, voertuigen, infrastructuur), technologisch, intellectueel (software, onderzoek en ontwikkeling) en menselijk kapitaal, nettoinvesteringscijfer in procent van het bbp.

☒ Positieve impact ☐ Negatieve impact ↓ Leg uit

☐ Geen impact

Een as van de richtlijn 2012/34/EU bestaat erin de voorspelbaarheid te verbeteren van de ontwikkeling van de spoorweginfrastructuur (bijvoorbeeld: de opmaak door de lidstaten van een indicatieve ontwikkelingsstrategie van de spoorweginfrastructuur), met de bedoeling in de spoorwegsector nieuwe investeerders aan te trekken.

Onderzoek en ontwikkeling [9]

Mogelijkheden betreffende onderzoek en ontwikkeling, innovatie door de invoering en de verspreiding van nieuwe productiemethodes, nieuwe ondernemingspraktijken of nieuwe producten en diensten, onderzoeks- en ontwikkelingsuitgaven.

☒ Positieve impact ☐ Negatieve impact ↓ Leg uit

☐ Geen impact

Impactanalyse formulier

De versterking van de concurrentie, volgend op de sterke concurrentiële druk die eruit voortkomt, zou voor gevolg moeten hebben dat operatoren ertoe worden aangezet nieuwe producten te ontwikkelen, vernieuwingen te ontwikkelen en op die manier de uitgaven in R&D te verhogen. De operatoren zouden er door de concurrentie toe worden gebracht zich te laten opmerken door gebruikers.

Kmo's [10]

Impact op de ontwikkeling van de kmo's.

1. Welke ondernemingen zijn rechtstreeks of onrechtstreeks betrokken? Beschrijf de sector(en), het aantal ondernemingen, het % kmo's (< 50 werknemers), waaronder het % micro-ondernemingen (< 10 werknemers). Indien geen enkele onderneming betrokken is, leg uit waarom.

De ondernemingen betrokken bij dit ontwerp, zijn zij die, als activiteit spoorvervoerdiensten verlenen aan reizigers op Belgisch grondgebied.

→ Indien er kmo's betrokken zijn, beantwoord dan volgende vraag:

2. Identificeer de positieve en negatieve impact van het ontwerp op de kmo's.

[N.B. de impact op de administratieve lasten moet bij thema 11 gedetailleerd worden]

Geen impact.

→ Indien er een negatieve impact is, beantwoord dan volgende vragen:

3. Is deze impact verhoudingsgewijs zwaarder voor de kmo's dan voor de grote ondernemingen? [J/N] >

Leg uit

Geen impact.

4. Staat deze impact in verhouding tot het beoogde doel? [J/N] > Leg uit

Geen impact.

5. Welke maatregelen worden genomen om deze negatieve impact te verlichten / te compenseren?

Geen impact.

Administratieve lasten [11]

Verlaging van de formaliteiten en administratieve verplichtingen die direct of indirect verbonden zijn met de uitvoering, de naleving en/of de instandhouding van een recht, een verbod of een verplichting.

→ Indien ondernemingen en/of burgers betrokken zijn, beantwoord dan volgende vraag:

1. Identificeer, per betrokken doelgroep, de nodige formaliteiten en verplichtingen voor de toepassing van de regelgeving. Indien geen enkele onderneming of burger betrokken is, leg uit waarom.

De betrokken « personnes » zijn : de
spoorwegondernemingen : administratieve
lasten in het kader van de aanvraag van een
vergunning.

> Dit voorontwerp van wet heeft geen impact in die zin
dat er geen bijkomende administratieve lasten zijn in
vergelijking met de bestaande lasten.

→ Indien er formaliteiten en/of verplichtingen zijn, beantwoord dan volgende vragen:

2. Welke documenten en informatie moet elke betrokken doelgroep verschaffen?

Huidige regelgeving

> Ontwerp van regelgeving

3. Hoe worden deze documenten en informatie, per betrokken doelgroep, ingezameld?

Huidige regelgeving

> Ontwerp van regelgeving

4. Welke is de periodiciteit van de formaliteiten en verplichtingen, per betrokken doelgroep?

Huidige regelgeving

> Ontwerp van regelgeving

5. Welke maatregelen worden genomen om de eventuele negatieve impact te verlichten / te compenseren?

Click here to enter text.

* Invullen indien er momenteel formaliteiten/verplichtingen bestaan.

Impactanalyse formulier

** Invullen indien het ontwerp van regelgeving formaliteiten/verplichtingen wijzigt of nieuwe toevoegt.

Energie [12]

Energiemix (koolstofarm, hernieuwbaar, fossiel), gebruik van biomassa (hout, biobrandstoffen), energie-efficiëntie, energieverbruik van de industrie, de dienstensector, de transportsector en de huishoudens, bevoorradingszekerheid, toegang tot energiediensten en -goederen.

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact ↓ Leg uit

Click here to enter text.

☒ Geen impact

Mobiliteit [13]

Transportvolume (aantal afgelegde kilometers en aantal voertuigen), aanbod van gemeenschappelijk personenvervoer, aanbod van wegen, sporen en zee- en binnenvaart voor goederenvervoer, verdeling van de vervoerswijzen (modal shift), veiligheid, verkeersdichtheid.

☒ Positieve impact ☐ Negatieve impact ↓ Leg uit

De eerste doelstelling van de richtlijn 2012/34/EU is om het volume van het spoorvervoer te verhogen en om deze laatste opnieuw dynamisch te maken in vergelijking met concurrerende modi.

☐ Geen impact

Voeding [14]

Toegang tot veilige voeding (kwaliteitscontrole), gezonde en voedzame voeding, verspilling, eerlijke handel.

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact ↓ Leg uit

Click here to enter text.

☒ Geen impact

Klimaatverandering [15]

Uitstoot van broeikasgassen, aanpassingsvermogen aan de gevolgen van de klimaatverandering, veerkracht, energie overgang, hernieuwbare energiebronnen, rationeel energiegebruik, energie-efficiëntie, energieprestaties van gebouwen, winnen van koolstof.

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact ↓ Leg uit

Click here to enter text.

☒ Geen impact

Natuurlijke hulpbronnen [16]

Efficiënt beheer van de hulpbronnen, recyclage, hergebruik, waterkwaliteit en -consumptie (oppervlakte- en grondwater, zeeën en oceanen), bodemkwaliteit en -gebruik (verontreiniging, organisch stofgehalte, erosie, drooglegging, overstromingen, verdichting, fragmentatie), ontbossing.

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact ↓ Leg uit

Click here to enter text.

☒ Geen impact

Buiten- en binnenlucht [17]

Luchtkwaliteit (met inbegrip van de binnenlucht), uitstoot van verontreinigende stoffen (chemische of biologische agentia: methaan, koolwaterstoffen, oplosmiddelen, SO_x, NO_x, NH₃), fijn stof.

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact ↓ Leg uit

Click here to enter text.

☒ Geen impact

Biodiversiteit [18]

Graad van biodiversiteit, stand van de ecosystemen (herstelling, behoud, valorisatie, beschermde zones), verandering en fragmentatie van de habitatten, biotechnologieën, uitvindingsoctröoien in het domein van de biologie, gebruik van genetische hulpbronnen, diensten die de ecosystemen leveren (water- en luchtzuivering, enz.), gedomesticeerde of gecultiveerde soorten, invasieve uitheemse soorten, bedreigde soorten.

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact ↓ Leg uit

Click here to enter text.

☒ Geen impact

Hinder [19]

Geluids-, geur- of visuele hinder, trillingen, ioniserende, niet-ioniserende en elektromagnetische stralingen, lichtoverlast.

Impactanalyse formulier

☒ Positieve impact ☐ Negatieve impact ↓ Leg uit

☐ Geen impact

Dit voorontwerp van wet heeft onder andere als doelstelling om te strijden tegen de geluidsemissies van rollend materieel door de opmaak van grondslagen voor differentiatie van infrastructuurheffingen in functie van geluidsemissies.

Overheid [20]

Democratische werking van de organen voor overleg en beraadslaging, dienstverlening aan gebruikers, klachten, beroep, protestbewegingen, wijze van uitvoering, overheidsinvesteringen.

☒ Positieve impact ☐ Negatieve impact ↓ Leg uit

☐ Geen impact

Dit voorontwerp beoogt ook de onafhankelijkheid en de bevoegdheden van het orgaan bevoegd voor de regulering van het spoor te versterken, dat op eigen initiatief kan handelen of op grond van een klacht, om haar toe te laten haar controletaak inzake het goed functioneren van de spoormarkt op de meest efficiënte manier uit te oefenen.

Beleidscoherentie ten gunste van ontwikkeling [21]

Inachtneming van de onbedoelde neveneffecten van de Belgische beleidsmaatregelen op de belangen van de ontwikkelingslanden.

1. Identificeer de eventuele rechtstreekse of onrechtstreekse impact van het ontwerp op de ontwikkelingslanden op het vlak van: voedselveiligheid, gezondheid en toegang tot geneesmiddelen, waardig werk, lokale en internationale handel, inkomens en mobilisering van lokale middelen (taxatie), mobiliteit van personen, leefmilieu en klimaatverandering (mechanismen voor schone ontwikkeling), vrede en veiligheid. Indien er geen enkelen ontwikkelingsland betrokken is, leg uit waarom.

Geen impact.

→ Indien er een positieve en/of negatieve impact is, beantwoord dan volgende vraag:

2. Verduidelijk de impact per regionale groepen of economische categorieën (eventueel landen oplijsten). zie bijlage

Geen impact.

→ Indien er een negatieve impact is, beantwoord dan volgende vraag:

3. Welke maatregelen worden genomen om de negatieve impact te verlichten / te compenseren?

Geen impact.

ANNEXE



Analyse d'impact intégrée

Référez-vous au manuel pour compléter l'analyse d'impact

Contactez le helpdesk ria-air@premier.fed.be pour toute question

Fiche signalétique

A. Auteur

- Membre du Gouvernement compétent J. GALANT, Ministre de la Mobilité
- Contact cellule stratégique
- Administration SPF Mobilité et Transports
- Contact administration J. Voglaire, jeremy.voglaire@mobilit.fgov.be, 02/277.36.17

B. Projet

- Titre de la réglementation Avant-projet de loi modifiant la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire et certaines autres dispositions en matière ferroviaire
- Description succincte du projet de réglementation en mentionnant l'origine réglementaire (traités, directive, accord de coopération, actualité, ...), les objectifs poursuivis et la mise en œuvre.

Cet avant-projet vise principalement à transposer les directives 2012/34/UE du Parlement Européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen et 2014/38/UE de la Commission du 10 mars 2014 modifiant l'annexe III de la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les nuisances sonores. Ces directives doivent être transposées respectivement pour le 16 juin 2015 et le 1er janvier 2015. La transposition de la directive 2012/34/UE est partielle dans la mesure où il sera également nécessaire de modifier certains arrêtés royaux résultant du Code ferroviaire.

- Analyses d'impact déjà réalisées ☐ Oui / ☒ Non
Si oui, veuillez joindre une copie ou indiquer la référence du document /

C. Consultations sur le projet de réglementation

- Consultations obligatoires, facultatives ou informelles :
 - Accord du Ministre du Budget (obligatoire)
 - Avis de l'Inspecteur des Finances (obligatoire)
 - Avis du Conseil d'Etat (obligatoire)
 - Association des gouvernements de région (obligatoire)

D. Sources utilisées pour effectuer l'analyse d'impact

- Statistiques, documents de référence, organisations et personnes de référence :
 - www.mobilit.belgium.be

E. Date de finalisation de l'analyse d'impact

- 07/04/2014

Formulaire d'analyse d'impact

Quel est l'impact du projet de réglementation sur ces 21 thèmes ?

Un projet de réglementation sera, dans la majorité des dossiers, seulement concerné par quelques thèmes.

- Une liste non-exhaustive de mots-clés est présentée pour faciliter l'appréciation de chaque thème, sans pour cela consulter systématiquement le manuel.
S'il y a des impacts positifs et/ou négatifs, expliquez-les (sur base des mots-clés si nécessaire) et indiquez les mesures prises pour alléger / compenser les éventuels impacts négatifs.
- Pour les thèmes 3, 10, 11 et 21, des questions plus approfondies sont posées.

Lutte contre la pauvreté [1]

Revenu minimum conforme à la dignité humaine, accès à des services de qualité, surendettement, risque de pauvreté ou d'exclusion sociale (y compris chez les mineurs), illettrisme, fracture numérique.

☐ Impact positif ☐ Impact négatif ↓ Expliquez (utiliser les mots-clés si nécessaire)

☒ Pas d'impact

Égalité des chances et cohésion sociale [2]

Non-discrimination, égalité de traitement, accès aux biens et services, accès à l'information, à l'éducation et à la formation, écart de revenu, effectivité des droits civils, politiques et sociaux (en particulier pour les populations fragilisées, les enfants, les personnes âgées, les personnes handicapées et les minorités).

☒ Impact positif ☐ Impact négatif ↓ Expliquez

Pas d'impact

Le présent avant-projet vise à renforcer l'accès non-discriminatoire à l'infrastructure ferroviaire et aux installations de service pour les candidats.

Égalité des femmes et les hommes [3]

Accès des femmes et des hommes aux ressources : revenus, travail, responsabilités, santé/soins/bien-être, sécurité, éducation/savoir/formation, mobilité, temps, loisirs, etc.

Exercice des droits fondamentaux par les femmes et les hommes : droits civils, sociaux et politiques.

1. Quelles personnes sont concernées (directement et indirectement) par le projet et quelle est la composition sexuée de ce(s) groupe(s) de personnes ? Si aucune personne n'est concernée, expliquez pourquoi.

Entreprises ferroviaires, candidats, gestionnaire de l'infrastructure, exploitants d'installations de service.

→ Si des personnes sont concernées, répondez aux questions suivantes :

2. Identifiez les éventuelles différences entre la situation respective des femmes et des hommes dans la matière relative au projet de réglementation.

Pas de différence

→ S'il existe des différences, répondez à la question suivante :

3. Certaines de ces différences limitent-elles l'accès aux ressources ou l'exercice des droits fondamentaux des femmes ou des hommes (différences problématiques) ? [O/N] > expliquez

Pas de différence

4. Compte tenu des réponses aux questions précédentes, identifiez les impacts positifs et négatifs du projet sur l'égalité des femmes et les hommes ?

Pas de différence

→ S'il y a des impacts négatifs, répondez à la question suivante :

5. Quelles mesures sont prises pour alléger / compenser les impacts négatifs ?

Pas de différence

Santé [4]

Accès aux soins de santé de qualité, efficacité de l'offre de soins, espérance de vie en bonne santé, traitements des maladies chroniques (maladies cardiovasculaires, cancers, diabète et maladies respiratoires chroniques), déterminants de la santé (niveau socio-économique,

Formulaire d'analyse d'impact

alimentation, pollution), qualité de la vie.

☐ Impact positif ☐ Impact négatif ↓ Expliquez

☒ Pas d'impact

Emploi [5]

Accès au marché de l'emploi, emplois de qualité, chômage, travail au noir, conditions de travail et de licenciement, carrière, temps de travail, bien-être au travail, accidents de travail, maladies professionnelles, équilibre vie privée - vie professionnelle, rémunération convenable, possibilités de formation professionnelle, relations collectives de travail.

☐ Impact positif ☐ Impact négatif ↓ Expliquez

☒ Pas d'impact

Modes de consommation et production [6]

Stabilité/prévisibilité des prix, information et protection du consommateur, utilisation efficace des ressources, évaluation et intégration des externalités (environnementales et sociales) tout au long du cycle de vie des produits et services, modes de gestion des organisations.

☒ Impact positif ☐ Impact négatif ↓ Expliquez

☐ Pas d'impact

Le présent avant-projet transpose la directive 2012/34/UE qui a pour objet de créer des systèmes de tarification adéquats pour les infrastructures ferroviaires et les installations de service, et ce en vue d'assurer la prévisibilité de ladite tarification. Il convient en effet que les systèmes de tarification émettent des signaux économiques clairs et cohérents permettant aux entreprises ferroviaires de prendre des décisions rationnelles.

Il s'agit également de mettre en place une possibilité de différenciation des redevances d'infrastructure en fonction des émissions sonores.

Développement économique [7]

Création d'entreprises, production de biens et de services, productivité du travail et des ressources/matières premières, facteurs de compétitivité, accès au marché et à la profession, transparence du marché, accès aux marchés publics, relations commerciales et financières internationales, balance des importations/exportations, économie souterraine, sécurité d'approvisionnement des ressources énergétiques, minérales et organiques.

☒ Impact positif ☐ Impact négatif ↓ Expliquez

☐ Pas d'impact

Le présent avant-projet consiste à renforcer la concurrence dans le secteur ferroviaire en améliorant l'accès aux installations de service et à l'infrastructure ferroviaire. Autrement dit, il consiste à favoriser l'accès au marché notamment pour les nouveaux entrants en garantissant l'accès non discriminatoire à des facilités essentielles à leurs activités.

Investissements [8]

Investissements en capital physique (machines, véhicules, infrastructures), technologique, intellectuel (logiciel, recherche et développement) et humain, niveau d'investissement net en pourcentage du PIB.

☒ Impact positif ☐ Impact négatif ↓ Expliquez

☐ Pas d'impact

Un axe de la directive 2012/34/UE consiste à améliorer la prédictibilité du développement de l'infrastructure ferroviaire (par exemple : établissement par les Etats membres d'une stratégie indicative de développement de l'infrastructure ferroviaire), ce qui vise à attirer de nouveaux investisseurs dans le secteur ferroviaire.

Recherche et développement [9]

Opportunités de recherche et développement, innovation par l'introduction et la diffusion de nouveaux modes de production, de nouvelles pratiques d'entreprises ou de nouveaux produits et services, dépenses de recherche et de développement.

☒ Impact positif ☐ Impact négatif ↓ Expliquez

☐ Pas d'impact

Le renforcement de la concurrence, suite aux pressions concurrentielles accrues qui en découlent, devrait avoir pour conséquence d'inciter les opérateurs à développer de nouveaux produits, des innovations et à augmenter ainsi les dépenses en R&D. Les opérateurs seraient dès lors conduits à se démarquer de la concurrence aux yeux des consommateurs.

Formulaire d'analyse d'impact

PME [10]

Impact sur le développement des PME.

1. Quelles entreprises sont directement et indirectement concernées ? Détaillez le(s) secteur(s), le nombre d'entreprises, le % de PME (< 50 travailleurs) dont le % de micro-entreprise (< 10 travailleurs). Si aucune entreprise n'est concernée, expliquez pourquoi.

Les entreprises dont l'activité est la fourniture de service de transport ferroviaires de voyageurs sur le territoire belge sont concernées par le présent projet.

→ Si des PME sont concernées, répondez à la question suivante :

2. Identifiez les impacts positifs et négatifs du projet sur les PME.

[N.B. les impacts sur les charges administratives doivent être détaillés au thème 11]

Pas d'impact

→ S'il y a un impact négatif, répondez aux questions suivantes :

3. Ces impacts sont-ils proportionnellement plus lourds sur les PME que sur les grandes entreprises ?
[O/N] > expliquez

Pas d'impact

4. Ces impacts sont-ils proportionnels à l'objectif poursuivi ? [O/N] > expliquez

Pas d'impact

5. Quelles mesures sont prises pour alléger / compenser les impacts négatifs ?

Pas d'impact

Charges administratives [11]

Réduction des formalités et des obligations administratives liées directement ou indirectement à l'exécution, au respect et/ou au maintien d'un droit, d'une interdiction ou d'une obligation.

→ Si des entreprises et/ou des citoyens sont concernés, répondez à la question suivante :

1. Identifiez, par groupe concerné, les formalités et les obligations nécessaires à l'application de la réglementation. Si aucune entreprise et aucun citoyen n'est concerné, expliquez pourquoi.

Les « personnes » concernées sont : les entreprises ferroviaires : charges administratives dans le cadre de la demande de licence.

> Le présent avant-projet n'a pas d'impact en termes de charges administratives sur les charges existantes.

→ S'il y a des formalités et/ou des obligations, répondez aux questions suivantes :

2. Quels documents et informations chaque groupe concerné doit-il fournir ?

Réglementation actuelle > Réglementation en projet

3. Comment s'effectue la récolte des informations et des documents, par groupe concerné ?

Réglementation actuelle > Réglementation en projet

4. Quelles est la périodicité des formalités et des obligations, par groupe concerné ?

Réglementation actuelle > Réglementation en projet

5. Quelles mesures sont prises pour alléger / compenser les éventuels impacts négatifs ?

Click here to enter text.

* Ne remplir que s'il y a des formalités/obligations actuellement dans la matière relative au projet.

** Remplir si le projet modifie ou introduit de nouvelles formalités/obligations.

Énergie [12]

Mix énergétique (bas carbone, renouvelable, fossile), utilisation de la biomasse (bois, biocarburants), efficacité énergétique, consommation d'énergie de l'industrie, des services, des transports et des ménages, sécurité d'approvisionnement, accès aux biens et services énergétiques.

Formulaire d'analyse d'impact

☐ Impact positif ☐ Impact négatif ↓ Expliquez
Click here to enter text.

☒ Pas d'impact

Mobilité [13]

Volume de transport (nombre de kilomètres parcourus et nombre de véhicules), offre de transports collectifs, offre routière, ferroviaire, maritime et fluviale pour les transports de marchandises, répartitions des modes de transport (modal shift), sécurité, densité du trafic.

☒ Impact positif ☐ Impact négatif ↓ Expliquez

☐ Pas d'impact

Le but premier de la directive 2012/34/UE vise à augmenter le volume de transport ferroviaire et à redynamiser ce dernier au regard des modes concurrents.

Alimentation [14]

Accès à une alimentation sûre (contrôle de qualité), alimentation saine et à haute valeur nutritionnelle, gaspillages, commerce équitable.

☐ Impact positif ☐ Impact négatif ↓ Expliquez

☒ Pas d'impact

Click here to enter text.

Changements climatiques [15]

Émissions de gaz à effet de serre, capacité d'adaptation aux effets des changements climatiques, résilience, transition énergétique, sources d'énergies renouvelables, utilisation rationnelle de l'énergie, efficacité énergétique, performance énergétique des bâtiments, piégeage du carbone.

☐ Impact positif ☐ Impact négatif ↓ Expliquez

☒ Pas d'impact

Click here to enter text.

Ressources naturelles [16]

Gestion efficiente des ressources, recyclage, réutilisation, qualité et consommation de l'eau (eaux de surface et souterraines, mers et océans), qualité et utilisation du sol (pollution, teneur en matières organiques, érosion, assèchement, inondations, densification, fragmentation), déforestation.

☐ Impact positif ☐ Impact négatif ↓ Expliquez

☒ Pas d'impact

Click here to enter text.

Air intérieur et extérieur [17]

Qualité de l'air (y compris l'air intérieur), émissions de polluants (agents chimiques ou biologiques : méthane, hydrocarbures, solvants, SO_x, NO_x, NH₃), particules fines.

☐ Impact positif ☐ Impact négatif ↓ Expliquez

☒ Pas d'impact

Click here to enter text.

Biodiversité [18]

Niveaux de la diversité biologique, état des écosystèmes (restauration, conservation, valorisation, zones protégées), altération et fragmentation des habitats, biotechnologies, brevets d'invention sur la matière biologique, utilisation des ressources génétiques, services rendus par les écosystèmes (purification de l'eau et de l'air, ...), espèces domestiquées ou cultivées, espèces exotiques envahissantes, espèces menacées.

☐ Impact positif ☐ Impact négatif ↓ Expliquez

☒ Pas d'impact

Click here to enter text.

Nuisances [19]

Nuisances sonores, visuelles ou olfactives, vibrations, rayonnements ionisants, non ionisants et électromagnétiques, nuisances lumineuses.

☒ Impact positif ☐ Impact négatif ↓ Expliquez

☐ Pas d'impact

Le présent avant-projet a entre autres pour objectif de lutter contre les émissions sonores du matériel roulant en établissant les bases d'un système de différenciation des redevances de l'infrastructure en fonction des émissions sonores.

Formulaire d'analyse d'impact

Autorités publiques [20]

Fonctionnement démocratique des organes de concertation et consultation, services publics aux usagers, plaintes, recours, contestations, mesures d'exécution, investissements publics.

☒ Impact positif ☐ Impact négatif ↓ Expliquez

Le présent avant-projet vise également à renforcer l'indépendance et les pouvoirs de l'organe de régulation ferroviaire, qui peut agir de sa propre initiative ou sur plainte, en vue de lui permettre d'assumer de manière plus efficace sa mission de contrôle du bon fonctionnement du marché ferroviaire.

☐ Pas d'impact

Cohérence des politiques en faveur du développement [21]

Prise en considération des impacts involontaires des mesures politiques belges sur les intérêts des pays en voie de développement.

1. Identifiez les éventuels impacts directs et indirects du projet sur les pays en voie de développement dans les domaines suivants : sécurité alimentaire, santé et accès aux médicaments, travail décent, commerce local et international, revenus et mobilisations de ressources domestiques (taxation), mobilité des personnes, environnement et changements climatiques (mécanismes de développement propre), paix et sécurité. Expliquez si aucun pays en voie de développement n'est concerné

Pas d'impact

→ S'il y a des impacts positifs et/ou négatifs, répondez à la question suivante :

2. Précisez les impacts par groupement régional ou économique (lister éventuellement les pays). cf. annexe

Pas d'impact

→ S'il y a des impacts négatifs, répondez à la question suivante :

3. Quelles mesures sont prises pour les alléger / compenser les impacts négatifs?

Pas d'impact

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE NR. 56.239/4 VAN 25 JUNI 2014

Op 28 april 2014, is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken, verzocht binnen een termijn van zestig dagen een advies te verstrekken over een voorontwerp van wet 'tot wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex en van enkele andere bepalingen inzake spoor'.

Het voorontwerp is door de vierde kamer onderzocht op 25 juni 2014. De kamer was samengesteld uit Pierre Liénardy, kamervoorzitter, Jacques Jaumotte en Bernard Blero, staatsraden, en Colette Gigot, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Yves Chauffoureaux, eerste auditeur.

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

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 25 juni 2014.

*

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

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

VOORAFGAANDE VORMVEREISTEN

1. Overeenkomstig artikel 6, § 4, 3^o, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 'tot hervorming der instellingen' moeten de gewestregeringen bij het uitwerken van het voorliggende voorontwerp worden betrokken.

2. Overeenkomstig artikel 6, § 1, van de wet van 15 december 2013 'houdende diverse bepalingen inzake administratieve vereenvoudiging', dient voor het voorliggende voorontwerp een impactanalyse te worden uitgevoerd.

3. De steller van het voorontwerp moet erop toezien dat die twee voorafgaande vormvereisten naar behoren worden vervuld.

ALGEMENE OPMERKING

De omzettingstabellen die zijn opgenomen in het dossier dat bij de adviesaanvraag is gevoegd, behoren te

AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT N° 56.239/4 DU 25 JUIN 2014

Le 28 avril 2014, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par le Secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur, à communiquer un avis, dans un délai de soixante jours, sur un avant-projet de loi 'modifiant la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire et certaines autres dispositions en matière ferroviaire'.

L'avant-projet a été examiné par la quatrième chambre le 25 juin 2014. La chambre était composée de Pierre Liénardy, président de chambre, Jacques Jaumotte et Bernard Blero, conseillers d'État, et Colette Gigot, greffier.

Le rapport a été présenté par Yves Chauffoureaux, premier auditeur.

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

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 25 juin 2014.

*

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

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

FORMALITÉS PRÉALABLES

1. L'avant-projet examiné doit être soumis à la procédure d'association des Gouvernements de région, conformément à l'article 6, § 4, 3^o, de la loi spéciale du 8 août 1980 'de réformes institutionnelles'.

2. L'avant-projet examiné doit être soumis à la procédure d'analyse d'impact, conformément à l'article 6, § 1^{er}, de la loi du 15 décembre 2013 'portant des dispositions diverses concernant la simplification administrative'.

3. Il revient à l'auteur de l'avant-projet de veiller au bon accomplissement de ces deux formalités préalables.

OBSERVATION GÉNÉRALE

Les tableaux de transposition figurant dans le dossier joint à la demande d'avis doivent être complétés afin d'y

worden aangevuld teneinde alle bepalingen en bijlagen bij Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 ‘tot instelling van één Europese spoorwegruiimte’ (hierna “richtlijn 2012/34/EU” genoemd) erin op te nemen, waarbij, in voorkomend geval, wordt gepreciseerd om welke reden ze geen omzetting behoeven of dat ze al zijn omgezet volgens andere interne rechtsregels.

BIJZONDERE OPMERKINGEN

DISPOSITIEF

Artikel 3

In de inleidende zin moet gewoon “de Spoorcodex” worden vermeld in plaats van “de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex”.¹

Verder in het voorontwerp moet in de inleidende zinnen “van dezelfde codex” worden geschreven.

Artikel 4

In het ontworpen artikel 2, § 1, zesde lid, moet “het vijfde lid” worden vermeld in plaats van “het voorgaande lid”.

Een soortgelijke opmerking geldt voor artikel 42 van het voorontwerp (ontworpen artikel 47, § 3, tweede lid), artikel 60 van het voorontwerp (ontworpen artikel 64, vijfde lid) en artikel 65 van het voorontwerp (ontworpen artikel 66/3, § 2, vijfde lid).²

Artikel 5

In de inleidende zin moet worden gepreciseerd dat artikel 3 van de Spoorcodex reeds is gewijzigd bij het koninklijk besluit van 21 december 2013.³

Die opmerking geldt ook verder in het dispositief voor de andere bepalingen van de Spoorcodex die reeds zijn gewijzigd bij het koninklijk besluit van 21 december 2013.

Artikel 13

In het ontworpen artikel 4/3, tweede lid, a) (artikel 13 van het voorontwerp), moet worden nagegaan of het niet dienstig is om veeleer alleen te verwijzen naar de artikelen 4/2 (in plaats van 4/1), 26, 27 en 46, van de Spoorcodex. Die laatste

¹ *Beginnelsen van de wetgevingstechniek — Handleiding voor het opstellen van wetgevende en reglementaire teksten*, www.raadvst-consetat.be, tab “Wetgevingstechniek”, aanbevelingen 112 en volgende en formule F 3-2-3, bij analogie. Zie ook het opschrift van het koninklijk besluit van 21 december 2013 ‘tot wijziging van de Spoorcodex voor wat betreft de diensten die aan de spoorwegondernemingen moeten worden geleverd’.

² *Ibid.*, aanbeveling 72, b).

³ Koninklijk besluit van 21 december 2013 ‘tot wijziging van de Spoorcodex voor wat betreft de diensten die aan de spoorwegondernemingen moeten worden geleverd’, artikel 2.

reprendre toutes les dispositions et annexes de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 ‘établissant un espace ferroviaire unique européen’ (ci-après la directive 2012/34/UE), en y précisant, le cas échéant, la raison pour laquelle elles n’appellent pas de transposition ou si elles font déjà l’objet d’une transposition par d’autres normes de droit interne.

OBSERVATIONS PARTICULIÈRES

DISPOSITIF

Article 3

Dans la phrase liminaire, il y a lieu de mentionner directement le “Code ferroviaire” au lieu de “la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire”¹.

Dans les phrases liminaires de la suite de l’avant-projet, il convient d’écrire “du même Code”.

Article 4

À l’article 2, § 1^{er}, alinéa 6, en projet, il y a lieu de mentionner “l’alinéa 5” au lieu de “l’alinéa précédent”.

Une observation analogue vaut pour l’article 42 de l’avant-projet (article 47, § 3, alinéa 2, en projet), l’article 60 de l’avant-projet (article 64, alinéa 5 en projet) et l’article 65 de l’avant-projet (article 66/3, § 2, alinéa 5 en projet)².

Article 5

Dans le membre de phrase liminaire, il convient de préciser que l’article 3 du Code ferroviaire a déjà été modifié par l’arrêté royal du 21 décembre 2013³.

Cette observation vaut également, dans la suite du dispositif, pour les autres dispositions du Code ferroviaire qui ont déjà été modifiées par l’arrêté royal du 21 décembre 2013.

Article 13

À l’article 4/3, alinéa 2, a), en projet (article 13 de l’avant-projet), il y a lieu de vérifier s’il ne convient pas de se référer plutôt aux seuls articles 4/2 (au lieu de 4/1), 26, 27 et 46, du Code ferroviaire. Ces derniers transposent en effet les articles

¹ *Principes de technique législative — Guide de rédaction des textes législatifs et réglementaires*, www.raadvst-consetat.be, onglet “Technique législative”, recommandations n^{os} 112 et sv. et formule F 3-2-3, par analogie. Voir également l’intitulé de l’arrêté royal du 21 décembre 2013 ‘modifiant le Code ferroviaire en ce qui concerne les services à fournir aux entreprises ferroviaires’.

² *Ibid.*, recommandation n^o 72, b).

³ Arrêté royal du 21 décembre 2013 ‘modifiant le Code ferroviaire en ce qui concerne les services à fournir aux entreprises ferroviaires’, article 2.

artikelen zijn immers de omzetting van de artikelen 7, 29 en 39, van richtlijn 2012/34/EU, waarnaar artikel 5, lid 3, a), van dezelfde richtlijn verwijst.

Artikel 17

Het ontworpen artikel 11 (artikel 17 van het voorontwerp) beoogt de omzetting van artikel 16 van richtlijn 2012/34/EU.

Het zou evenwel goed zijn om het bepaalde in het huidige artikel 11 van de Spoorcodex te handhaven zodat de omzetting van artikel 17, lid 1, van dezelfde richtlijn erin behouden blijft.

Artikel 26

De ontworpen tekst strekt ertoe de beslissing van de minister bevoegd voor de overheidsbedrijven om voor de ontwikkeling van de spoorweginfrastructuur een indicatief plan aan te nemen, te onderwerpen aan het vormvereiste van overleg in de Ministerraad, waarmee het belang van dit document wordt onderstreept.

Er behoort dus te worden bepaald dat dat plan moet worden aangenomen bij een koninklijk besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad.⁴

Artikel 29

Het ontworpen artikel 23, zevende lid, *in fine*, (artikel 29, 3°, van het voorontwerp) bepaalt dat de regels voor de berekening en betalingswijze van de retributies die voortvloeien uit de toepassing van de prestatieregeling, worden toegepast vanaf 1 januari 2017.

Het is de afdeling Wetgeving niet duidelijk op basis van welke bepaling van richtlijn 2012/34/EU die toepassing zou kunnen worden uitgesteld tot na de datum van 16 juni 2015 die is vastgelegd in artikel 64, lid 1, van dezelfde richtlijn.

Artikel 34

Met het oog op een meer volledige omzetting van artikel 44, lid 4, van richtlijn 2012/34/EU, moet artikel 34 van het voorontwerp worden aangevuld om in artikel 34 van de Spoorcodex een verwijzing op te nemen naar Verordening (EU) nr. 913/2010 van het Europees Parlement en de Raad van 22 september 2010 'inzake het Europese spoorwegnet voor concurrerend goederenvervoer'.⁵

⁴ Vergelijk met andere bepalingen van de Spoorcodex, inzonderheid de artikelen 14, 17, 23, 41, § 3, 43, enz.

⁵ Verordening waarvan artikel 1, lid 1, als volgt luidt: "In deze verordening worden de regels vastgesteld voor de totstandbrenging en de organisatie van internationale spoorwegcorridors voor concurrerend goederenvervoer per spoor met het oog op de ontwikkeling van een Europees spoorwegnet voor concurrerend goederenvervoer. De verordening bevat regels voor de selectie, de organisatie, het beheer en de indicatieve planning van de investeringen van goederencorridors".

7, 29, et 39, de la directive 2012/34/UE, auxquels se réfère l'article 5, paragraphe 3, a), de la même directive.

Article 17

L'article 11 en projet (article 17 de l'avant-projet), vise à transposer l'article 16 de la directive 2012/34/UE.

Le prescrit de l'actuel article 11 du Code ferroviaire mériterait toutefois d'être conservé, afin d'y maintenir la transposition de l'article 17, paragraphe 1^{er}, de la même directive.

Article 26

Le texte en projet entend soumettre à la formalité de la délibération en Conseil des ministres la décision du ministre ayant les Entreprises publiques dans ses attributions d'adopter une stratégie indicative de développement de l'infrastructure ferroviaire, ce qui souligne l'importance de ce document.

Il convient dès lors de prévoir que cette stratégie sera adoptée par un arrêté royal délibéré en Conseil des ministres⁴.

Article 29

L'article 23, alinéa 7, *in fine*, en projet (article 29, 3°, de l'avant-projet) dispose que les règles de calcul et les modalités de paiement des redevances résultant de l'application du système d'amélioration des performances, sont appliquées à partir du 1^{er} janvier 2017.

La section de législation n'aperçoit pas quelle serait la disposition de la directive 2012/34/UE qui permettrait de reporter cette application au-delà de la date du 16 juin 2015, fixée à l'article 64, paragraphe 1^{er}, de la même directive.

Article 34

Afin d'assurer une transposition plus complète de l'article 44, paragraphe 4, de la directive 2012/34/UE, il y a lieu de compléter l'article 34 de l'avant-projet en vue d'intégrer dans l'article 34 du Code ferroviaire une référence au règlement (UE) n° 913/2010 du Parlement européen et du Conseil du 22 septembre 2010 'relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif'⁵.

⁴ Comparer avec d'autres dispositions du Code ferroviaire, notamment les articles 14, 17, 23, 41, § 3, 43, etc.

⁵ Règlement dont l'article 1^{er}, paragraphe 1^{er}, dispose: "Le présent règlement établit les règles de mise en place et d'organisation de corridors ferroviaires internationaux pour un fret compétitif en vue de créer un réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif. Il établit des règles de sélection, d'organisation et de gestion des corridors de fret, ainsi que la planification indicative des investissements liés à ceux-ci".

Artikel 41

1. Het ontworpen artikel 45 (artikel 41 van het voorontwerp) beoogt de omzetting van artikel 40 van richtlijn 2012/34/EU.

Dat artikel behoort te worden aangevuld om te voorzien in de omzetting van lid 4 van artikel 40 van die richtlijn, dat als volgt luidt:

“4. De in lid 1 genoemde samenwerkende partijen dragen er voor zorg, dat het lidmaatschap, de werkwijzen en alle gehanteerde criteria voor de beoordeling en de toewijzing van infrastructuurcapaciteit openbaar worden gemaakt”.

Wat dat betreft wordt ook verwezen naar de algemene opmerking met betrekking tot de omzettingstabellen.

2. Bovendien moet het ontworpen artikel 45 worden aangevuld met een uitdrukkelijke verwijzing naar de kaderovereenkomsten en de *ad-hoc*aanvragen met het oog op een meer volledige omzetting van artikel 40, lid 1, eerste alinea, (kaderovereenkomsten) en lid 5, eerste alinea (*ad-hoc*aanvragen), van richtlijn 2012/34/EU.

Artikel 44

In de inleidende zin moet worden gepreciseerd of het ontworpen artikel 48/1 wordt ingevoegd in afdeling 1 of in afdeling 2 van hoofdstuk 5 van titel 3 van de Spoorcodex.

Artikel 54

Artikel 54 van het voorontwerp strekt tot opheffing van paragraaf 5 van artikel 59 van de Spoorcodex. Het zou echter beter zijn om in die bepaling een paragraaf te behouden waarin uitdrukkelijk wordt voorzien in de omzetting van artikel 33, lid 5, van richtlijn 2012/34/EU.

Artikel 56

Het is niet dienstig een nieuwe “afdeling 3/1” in te voegen, aangezien hoofdstuk 5 van titel 3 drie afdelingen telt: het is voldoende daaraan een vierde afdeling toe te voegen.

Artikel 57 moet dienovereenkomstig worden herzien.

Artikel 58

Met het oog op een betere omzetting van artikel 56, lid 2, van richtlijn 2012/34/EU, moet in het ontworpen artikel 62, § 3, tweede lid (artikel 58, 5°, van het voorontwerp), worden verwezen naar het hele eerste lid, onderdelen 1° tot 10°, in plaats van alleen naar de onderdelen 1° tot 7°.

Article 41

1. L'article 45 en projet (article 41 de l'avant-projet) vise à transposer l'article 40 de la directive 2012/34/UE.

Il convient de compléter cet article, afin d'y assurer la transposition du paragraphe 4 de l'article 40 de cette directive, lequel dispose:

“4. Les représentants qui coopèrent en vertu du paragraphe 1^{er} veillent à ce que la liste des participants, les modes de fonctionnement de cette collaboration et tous les critères utilisés pour l'évaluation et la répartition des capacités de l'infrastructure soient rendus publics”.

Il est également renvoyé sur ce point à l'observation générale relative aux tableaux de transposition.

2. Il y a également lieu de compléter l'article 45 en projet pour y faire expressément référence aux accords-cadres et aux demandes *ad hoc*, afin d'assurer une transposition plus complète de l'article 40, paragraphes 1^{er}, alinéa 1^{er} (accords-cadres) et 5, alinéa 1^{er} (demandes *ad hoc*), de la directive 2012/34/UE.

Article 44

Dans le membre de phrase liminaire, il convient de préciser si l'article 48/1 en projet s'insère dans la section 1^{re} ou dans la section 2 du chapitre 5 du titre 3 du Code ferroviaire.

Article 54

L'article 54 de l'avant-projet vise à abroger le paragraphe 5 de l'article 59 du Code ferroviaire. Il serait cependant préférable de maintenir dans cette disposition un paragraphe assurant la transposition expresse de l'article 33, paragraphe 5, de la directive 2012/34/UE.

Article 56

Il est inutile d'insérer une nouvelle “section 3/1” puisque le chapitre 5 du titre 3 compte trois sections auxquelles il suffit d'en ajouter une quatrième.

L'article 57 sera revu en conséquence.

Article 58

À l'article 62, § 3, alinéa 2, en projet (article 58, 5°, de l'avant-projet), il y a lieu de viser l'ensemble de l'alinéa 1^{er}, 1° à 10°, plutôt que ses seuls 1° à 7°, afin d'assurer une meilleure transposition de l'article 56, paragraphe 2, de la directive 2012/34/UE.

Artikel 61

In het ontworpen artikel 65, eerste lid, hoeft niet te worden bepaald dat de beslissing met redenen moet worden omkleed, aangezien dit al voortvloeit uit de wet van 29 juli 1991 ‘betreffende de uitdrukkelijke motivering van de bestuurshandelingen’.

Artikel 72

De bepaling onder 2° moet worden herzien om erin te preciseren dat de woorden “aan de” alleen moeten worden vervangen door de woorden “aan het” daar waar ze voor de tweede maal voorkomen in artikel 214, eerste lid, 28°, van de Spoorcodex.

Artikel 77

In de bepaling onder 1° dient te worden gepreciseerd dat de beoogde wijziging moet worden aangebracht in punt 6.2 van bijlage 4 bij de Spoorcodex en in punt 6.4 van het aanhangsel van dezelfde bijlage.

Artikel 80

De bepaling onder 1° beoogt de vervanging van de woorden “het baanvak” door de woorden “de lijnen” in de Nederlandse tekst van punt 1 van bijlage 12 bij de Spoorcodex. De term “baanvak” is echter de term die wordt gebruikt in punt 1 van bijlage VI van de Nederlandse versie van richtlijn 2007/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 ‘inzake de certificering van machinisten die locomotieven en treinen op het spoorwegsysteem van de gemeenschap besturen’, in de omzetting waarvan bijlage 12 bij de Spoorcodex voorziet.

Het is de afdeling Wetgeving niet duidelijk wat het voor zin heeft om hier af te wijken van de terminologie die wordt gebruikt in de omgezette richtlijn.

Artikelen 81 en 85

Aangezien deze twee artikelen dezelfde bijlage 16 betreffen, moeten ze samengebracht worden tot één artikel.

Artikel 83

In de bepalingen onder 5° tot 12° wordt het begrip “heffing” gebruikt.

De afdeling Wetgeving heeft bedenkingen bij de relevantie van die wijziging, daar verscheidene bepalingen van het voorontwerp immers ofwel het begrip “retributie” gebruiken, ofwel het begrip “heffing” uitdrukkelijk vervangen door het begrip “retributie”.⁶

⁶ Zie inzonderheid de artikelen 46, 55 en 75 van het voorontwerp.

Article 61

À l'article 65, alinéa 1^{er}, en projet, il n'y a pas lieu de prévoir que la décision doit être motivée puisque cela résulte déjà de la loi du 29 juillet 1991 ‘relative à la motivation formelle des actes administratifs’.

Article 72

Le 2° doit être revu afin d'y préciser que seule la seconde occurrence des termes: “aan de” doit être remplacée par “aan het” dans l'article 214, alinéa 1^{er}, 28°, du Code ferroviaire.

Article 77

Au 1°, il convient de préciser que la modification prévue doit être apportée au point 6.2 de l'annexe 4 du Code ferroviaire et au point 6.4 de l'appendice de la même annexe.

Article 80

Le 1° vise à remplacer, dans le texte néerlandais du point 1 de l'annexe 12 du Code ferroviaire, les mots “het baanvak” par les mots “de lijnen”. Le terme “baanvak” est cependant celui utilisé au point 1, de l'annexe VI, de la version en langue néerlandaise de la directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 ‘relative à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la Communauté’, dont l'annexe 12 du Code ferroviaire assure la transposition.

La section de législation n'aperçoit pas quelle serait l'utilité de s'écarter, sur ce point, de la terminologie utilisée dans la directive transposée.

Articles 81 et 85

Il y a lieu de fusionner ces deux articles puisqu'ils concernent la même annexe 16.

Article 83

Les 5° à 12° utilisent la notion de “heffing”.

La section de législation s'interroge sur la pertinence de cette modification dès lors que diverses dispositions de l'avant-projet soit utilisent la notion de “retributie”, soit remplacent expressément la notion de “heffing” par celle de “retributie”.⁶

⁶ Voir notamment les articles 46, 55 et 75 de l'avant-projet.

Artikel 91

De Nederlandse en de Franse versie zijn niet met elkaar in overeenstemming.

De griffier,

Colette GIGOT

De voorzitter,

Pierre LIÉNARDY

Article 91

Les versions française et néerlandaise discordent.

Le greffier,

Colette GIGOT

Le président,

Pierre LIÉNARDY

WETSONTWERP

FILIP,

KONING DER BELGEN,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen,
ONZE GROET.

Gelet op de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, artikel 3, § 1;

Gelet op advies 56 239/4 van de Raad van State, gegeven op 25 juni 2014;

Op de voordracht van de minister van Mobiliteit,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ:

De minister van Mobiliteit is ermee belast het ontwerp van wet, waarvan de tekst hierna volgt, in onze naam aan de Wetgevende Kamers voor te leggen en bij de Kamer van volksvertegenwoordigers in te dienen:

HOOFDSTUK 1**Algemene bepalingen****Artikel 1**

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

Art. 2

Deze wet voorziet in de gedeeltelijke omzetting van de richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte en ook in de omzetting van de richtlijn 2014/38/EU van de Commissie van 10 maart 2014 tot wijziging van bijlage III bij Richtlijn 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad wat betreft de strijd tegen geluidshinder.

PROJET DE LOI

PHILIPPE,

ROI DES BELGES,

À tous, présents et à venir,
SALUT.

Vu les lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973, l'article 3, § 1^{er};

Vu l'avis 56 239/4 du Conseil d'État, donné le 25 juin 2014;

Sur la proposition de la ministre de la Mobilité,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS:

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

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

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

Art. 2

La présente loi transpose partiellement la directive 2012/34/UE du Parlement Européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen et transpose également la directive 2014/38/UE de la Commission du 10 mars 2014 modifiant l'annexe III de la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les nuisances sonores.

HOOFDSTUK 2

Wijzigingen van de Spoorcodex

Art. 3

In artikel 1 van de Spoorcodex worden het tweede en derde lid vervangen als volgt:

“Deze Spoorcodex voorziet in de gedeeltelijke omzetting van:

1° richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen en tot wijziging van Richtlijn 95/18/EG van de Raad betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen, en van Richtlijn 2001/14/EG van de Raad inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheidscertificering;

2° richtlijn 2007/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 inzake de certificering van machinisten die locomotieven en treinen op het spoorwegsysteem van de Gemeenschap besturen;

3° richtlijn 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 2008 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Gemeenschap;

4° richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte.

Art. 4

Artikel 2 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt:

“§ 1. De artikelen 4 tot 4/3, 5, 9, 19/1 tot 19/3, 47, § 1, en 62, § 3, 5° zijn niet van toepassing op spoorwegondernemingen die enkel stads-, voorstads- of regionale spoorvervoersdiensten exploiteren op lokale en regionale op zichzelf staande netten voor vervoersdiensten op spoorweginfrastructuur of op netten die slechts voor de exploitatie van spoorvervoersdiensten in de stad of de voorstad zijn bestemd.

Onverminderd de eerste alinea, zijn artikelen 4/1 en 4/3 van toepassing indien een dergelijke spoorwegonderneming onder de directe of indirecte zeggenschap staat van een onderneming of een andere entiteit die andere spoorvervoersdiensten dan stads-, voorstads- en

CHAPITRE 2

Modification du Code ferroviaire

Art. 3

A l'article 1^{er} du Code ferroviaire, les deuxième et troisième alinéas sont remplacés par ce qui suit:

“Le présent Code ferroviaire transpose partiellement:

1° la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires, ainsi que la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité;

2° la directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relative à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la Communauté;

3° la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté;

4° la directive 2012/34/UE du Parlement Européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen.

Art. 4

L'article 2 du même Code est remplacé par ce qui suit:

“§ 1^{er}. Les articles 4 à 4/3, 5, 9, 19/1 à 19/3, 47, § 1^{er}, et 62, § 3, 5°, ne s'appliquent pas aux entreprises ferroviaires qui n'exploitent que des services urbains, suburbains ou régionaux sur des réseaux locaux ou régionaux autonomes destinés à des services de transport empruntant une infrastructure ferroviaire ou sur des réseaux destinés uniquement à l'exploitation de services ferroviaires urbains ou suburbains.

Nonobstant le premier alinéa, lorsqu'une telle entreprise ferroviaire est sous le contrôle direct ou indirect d'une entreprise ou d'une autre entité qui assure ou intègre des services de transport ferroviaire autres que des services urbains, suburbains ou régionaux, les

regionale diensten verricht of integreert. Artikel 4 is ook van toepassing op een dergelijke spoorwegonderneming met betrekking tot de relatie tussen de spoorwegonderneming en de onderneming of entiteit die daarover directe of indirecte zeggenschap heeft.

De artikelen 7, 1°, en 11 tot 19 zijn niet van toepassing op:

a) ondernemingen die uitsluitend spoorvoersdiensten voor reizigers op een lokale op zichzelf staande spoorweginfrastructuur exploiteren;

b) ondernemingen die uitsluitend spoorvoersdiensten voor passagiers in de stad of de voorstad exploiteren;

c) ondernemingen die uitsluitend goederenvoersdiensten exploiteren op spoorweginfrastructuur in particulier bezit die uitsluitend door de eigenaar voor diens goederenvervoer gebruikt wordt.

De artikelen 4/2, 9, 19/3 en 20 tot 67 zijn niet van toepassing op:

a) lokale, op zichzelf staande netten voor vervoersdiensten voor reizigers op spoorweginfrastructuur;

b) spoornetten die alleen bestemd zijn voor de exploitatie van spoorvoersdiensten voor reizigers in de stad of de voorstad;

c) spoorweginfrastructuren in particulier bezit die uitsluitend door de eigenaar voor diens goederenvervoer gebruikt worden.

Artikel 19/2 is niet van toepassing op:

a) lokale, op zichzelf staande netten voor vervoersdiensten voor reizigers op spoorweginfrastructuur;

b) spoornetten die alleen bestemd zijn voor de exploitatie van spoorvoersdiensten voor reizigers in de stad of de voorstad;

c) spoorweginfrastructuur in particulier bezit die uitsluitend door de eigenaar voor diens goederenvervoer gebruikt wordt.

De lijst van infrastructuur bedoeld in het vijfde lid wordt bekend gemaakt aan de Europese Commissie als zijnde infrastructuur die geen strategisch belang hebben voor de werking van de spoorwegmarkt.

articles 4/1 et 4/3 sont applicables. L'article 4 s'applique également à une telle entreprise ferroviaire en ce qui concerne sa relation avec l'entreprise ou l'entité qui la contrôle directement ou indirectement.

Les articles 7, 1°, et 11 à 19, ne s'appliquent pas aux:

a) entreprises qui exploitent uniquement des services ferroviaires de transport de voyageurs sur des infrastructures ferroviaires locales autonomes;

b) entreprises qui exploitent uniquement des services ferroviaires urbains ou suburbains de transport de voyageurs;

c) entreprises qui exploitent uniquement des services de fret sur une infrastructure ferroviaire privée qui n'existe que pour les activités de fret du propriétaire de l'infrastructure.

Les articles 4/2, 9, 19/3 et 20 à 67, ne s'appliquent pas aux:

a) réseaux locaux autonomes destinés à des services de transport de voyageurs empruntant une infrastructure ferroviaire;

b) réseaux destinés uniquement à l'exploitation de services urbains et suburbains de transport ferroviaire de voyageurs;

c) infrastructures ferroviaires privées réservées au seul usage de leur propriétaire pour ses propres activités de fret.

L'article 19/2 ne s'applique pas aux:

a) réseaux locaux autonomes destinés à des services de transport de voyageurs empruntant une infrastructure ferroviaire;

b) réseaux destinés uniquement à l'exploitation de services urbains et suburbains de transport ferroviaire de voyageurs;

c) infrastructures ferroviaires privées réservées au seul usage de leur propriétaire pour ses propres activités de fret.

La liste des infrastructures visée à l'alinéa 5 est notifiée à la Commission européenne au titre d'infrastructures qui ne revêtent pas une importance stratégique pour le fonctionnement du marché ferroviaire.

§ 2. Onder voorbehoud van § 1, is deze Codex niet van toepassing op:

1° spoorweginfrastructuren in particuliere eigendom en enkel op deze infrastructuren gebruikte voertuigen die uitsluitend door hun eigenaar voor eigen goederenvervoer worden gebruikt;

2° spoorwegnetten die functioneel gescheiden zijn van de rest van het spoorwegsysteem en uitsluitend bestemd zijn voor de exploitatie van lokale, stedelijke of voorstedelijke diensten voor reizigers- en goederenvervoer;

3° spoorwegen met een patrimoniaal, museum- en toeristisch karakter die over hun eigen spoorwegnetten beschikken, met inbegrip van de werkplaatsen, de voertuigen en het personeel waarvan de activiteiten beperkt zijn tot deze netten en lijnen;

4° met uitzondering van de artikelen 74, 12° en 82, op metro- en tramsystemen en andere systemen voor stadsvervoer en regionaal spoorwegvervoer door middel van light rail of andere spoorgebonden modi, voor zover die systemen geen gebruik maken van het Belgische spoorwegnet.

§ 3. Titel 5 is niet van toepassing op treinbestuurders die uitsluitend tewerkgesteld zijn op baanvakken die tijdelijk gesloten zijn voor het normale verkeer, ten behoeve van het onderhoud, de vernieuwing of de herinrichting van het spoorwegsysteem.

Art. 5

In artikel 3 van dezelfde Codex, gewijzigd door het koninklijk besluit van 21 december 2013, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° punt 3° wordt vervangen als volgt: “3° “Kaderovereenkomst”: een publiek- dan wel privaatrechtelijke bindende algemene overeenkomst die de rechten en plichten vastlegt van een kandidaat en van de spoorweginfrastructuurbeheerder met betrekking tot de toe te wijzen infrastructuurcapaciteit en de te heffen rechten voor een periode die langer is dan de geldigheidsduur van één dienstregelingstijdvak;”;

2° een punt 3/1° wordt ingevoegd, luidende: “3/1° “Grensoverschrijdende overeenkomst”: iedere overeenkomst tussen twee of meer lidstaten of tussen lidstaten en derde landen die ertoe strekt het verrichten van grensoverschrijdende spoorwegdiensten te vergemakkelijken;”;

§ 2. Sous réserve du § 1^{er}, le présent Code ne s'applique pas:

1° aux infrastructures ferroviaires privées et aux véhicules utilisés sur ces seules infrastructures et destinés à être utilisés exclusivement par leurs propriétaires pour leurs propres opérations de transport de marchandises;

2° aux réseaux ferroviaires qui sont séparés sur le plan fonctionnel du reste du système ferroviaire et qui sont destinés uniquement à l'exploitation de services locaux, urbains ou suburbains de transport de passagers et de marchandises;

3° aux chemins de fer à caractère patrimonial, muséologique et touristique qui disposent de leurs propres réseaux ferroviaires, y compris les ateliers, véhicules et personnels opérant uniquement sur lesdits réseaux et lignes;

4° à l'exception des articles 74, 12° et 82, aux métros, aux tramways et à d'autres systèmes ferroviaires urbains et régionaux faisant usage de light rail ou de tout autre mode lié au rail, pour autant que ces derniers ne circulent pas sur le réseau ferroviaire belge.

§ 3. Le titre 5 ne s'applique pas aux conducteurs de train qui opèrent exclusivement sur des sections de voies qui sont temporairement fermées à la circulation normale pour cause d'entretien, de renouvellement ou de réaménagement du système ferroviaire.

Art. 5

À l'article 3 du même Code, modifié par l'arrêté royal du 21 décembre 2013, les modifications suivantes sont apportées:

1° le point 3° est remplacé par ce qui suit: “3° “Accord-cadre”: un accord général juridiquement contraignant de droit public ou privé, définissant les droits et obligations d'un candidat et du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et relatif aux capacités de l'infrastructure ferroviaire à répartir et à la tarification à appliquer sur une durée dépassant une seule période de validité de l'horaire de service;”;

2° un point 3/1° est inséré, rédigé comme suit: “3/1° “Accord transfrontalier”: tout accord entre deux ou plusieurs États membres ou entre des États membres et des pays tiers destiné à faciliter la fourniture de services ferroviaires transfrontaliers;”;

3° een punt 6/1° wordt ingevoegd, luidende: “6/1° “Levensvatbaar alternatief”: toegang tot een andere dienstvoorziening die economisch gezien aanvaardbaar is voor de spoorwegonderneming en deze laatste in staat stelt om de betrokken goederen- of reizigersvervoersdienst te exploiteren;”;

4° een punt 9/1° wordt ingevoegd, luidende: “9/1° “Vergunningverlenende autoriteit”: de instantie die in een lidstaat verantwoordelijk is voor het verlenen van vergunningen aan spoorwegondernemingen;”;

5° een punt 10/1° wordt ingevoegd, luidende:

“10/1° “Redelijke winst”: een rendementsvergoeding op basis van eigen vermogen, waarbij rekening wordt gehouden met het risico, waaronder het risico aan inkomstzijde of het ontbreken daarvan, waaraan de exploitant van de dienstvoorziening is blootgesteld, en die in de lijn ligt van de gemiddelde opbrengst voor de betrokken sector in de afgelopen jaren;”;

6° punt 11° wordt vervangen als volgt: “11° “Kandidaat”: elke spoorwegonderneming of een internationaal samenwerkingsverband van spoorwegondernemingen of andere natuurlijke of rechtspersonen of entiteiten, zoals de bevoegde overheidsinstanties in de zin van verordening (EG) nr. 1370/2007 en verladers, expediteurs en exploitanten van gecombineerd vervoer, die om redenen van openbare dienst of om commerciële redenen belang hebben bij de verwerving van infrastructuurcapaciteit;”;

7° in punt 12°, in de Franse tekst, wordt het woord “segment” door het woord “élément” vervangen;

8° punt 20° wordt vervangen als volgt: “20° “Coördinatie”: de procedure die door de spoorweginfrastructuurbeheerder en de kandidaten wordt gevolgd om een oplossing te vinden in geval van concurrerende aanvragen om spoorweginfrastructuurcapaciteit te reserveren;”;

9° een punt 28/1° wordt ingevoegd, luidende: “28/1° “Exploitant van een dienstvoorziening”: iedere publieke of privaatrechtelijke entiteit die verantwoordelijk is voor het beheer van een of meer dienstvoorzieningen of voor het verrichten van een of meer diensten voor spoorwegondernemingen als bedoeld in bijlage 1, punten 2, 3 en 4;”;

10° punt 29° wordt vervangen als volgt: “29° “Infrastructuurbeheerder”: elke instantie of onderneming die in het bijzonder belast is met de aanleg, het beheer en het onderhoud van de spoorweginfrastructuur, met inbegrip van het verkeersbeheer en de besturing en seingeving. De functies van de infrastructuurbeheerder

3° un point 6/1° est inséré, rédigé comme suit: “6/1° “Alternative viable”, l'accès à une autre installation de service économiquement acceptable pour l'entreprise ferroviaire et lui permettant d'exploiter le service de fret ou de transport de voyageurs concerné;”;

4° un point 9/1° est inséré, rédigé comme suit: “9/1° “Autorité responsable des licences”, l'entité chargée de délivrer les licences aux entreprises ferroviaires dans un État membre;”;

5° un point 10/1° est inséré, rédigé comme suit:

“10/1° “Bénéfice raisonnable”: un taux de rémunération du capital propre qui prend en compte le risque, y compris celui pesant sur les recettes, ou l'absence de risque, encouru par l'exploitant de l'installation de service et qui est conforme au taux moyen constaté dans le secteur concerné au cours des dernières années;”;

6° le point 11° est remplacé par ce qui suit: “11° “Candidat”: toute entreprise ferroviaire, tout regroupement international d'entreprises ferroviaires ou d'autres personnes physiques ou morales ou entités, comme par exemple les autorités compétentes visées dans le règlement (CE) n° 1370/2007 et les chargeurs, les transitaires et les opérateurs de transports combinés ayant des raisons commerciales ou de service public d'acquérir des capacités de l'infrastructure;”;

7° au point 12°, dans le texte français, le mot “segment” est remplacé par le mot “élément”;

8° le point 20° est remplacé par ce qui suit: “20° “Coordination”: la procédure mise en œuvre par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et les candidats afin de rechercher une solution en cas de demandes concurrentes pour la réservation de capacités de l'infrastructure ferroviaire;”;

9° un point 28/1° est inséré, rédigé comme suit: “28/1° “Exploitant d'installation de service”: toute entité publique ou privée chargée de gérer une ou plusieurs installations de service ou de fournir à des entreprises ferroviaires un ou plusieurs des services visés à l'annexe 1^{re}, points 2, 3 et 4;”;

10° le point 29° est remplacé par ce qui suit: “29° “Gestionnaire de l'infrastructure”: tout organisme ou toute entreprise chargés en particulier de l'établissement, de la gestion et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire, y compris la gestion du trafic, et du système de signalisation et de contrôle-commande. Les fonctions

op een net of deel van een net kunnen aan verschillende instanties of ondernemingen worden toegewezen;”;

11° punt 32° wordt vervangen als volgt: “32° “Spoorweginfrastructuur”: het geheel van de elementen bedoeld in bijlage 23;”;

12° een punt 33/1° wordt ingevoegd, luidende: “33/1° “Dienstvoorziening”: de installatie, inclusief terrein, gebouw en uitrusting, die in haar geheel of gedeeltelijk speciaal is ingericht voor het verrichten van een of meer diensten als bedoeld in bijlage 1, punten 2, 3 en 4;”;

13° een punt 34/1° wordt ingevoegd, luidende: “34/1° “Alternatief traject”: een ander traject tussen hetzelfde vertrekpunt en aankomstpunt voor zover beide trajecten onderling inwisselbaar zijn voor het exploiteren van de betrokken goederen- of reizigersvervoersdienst door de spoorwegonderneming;”;

14° punt 35° wordt vervangen als volgt: “35° “Vergunning”: een door een vergunningverlenende autoriteit aan een onderneming verleende vergunning waarbij wordt erkend dat zij in staat is als spoorwegonderneming spoorvervoersdiensten te verrichten. De vergunning kan worden beperkt tot het verrichten van bepaalde categorieën vervoersdiensten;”;

15° in de Nederlandse tekst wordt punt 46° vervangen als volgt: “46° “Aangemelde instanties”: de instanties die belast zijn met de beoordeling van de overeenstemming of de geschiktheid voor het gebruik van de interoperabiliteitsonderdelen of met het onderzoek ten behoeve van de “EG”-keuringsprocedure van de subsystemen;”;

16° punt 59° wordt vervangen als volgt: “59° “Net”: de gehele spoorweginfrastructuur die beheerd wordt door een infrastructuurbeheerder;”;

17° punt 61° wordt vervangen als volgt: “61° “Internationaal goederenvervoer”: vervoersdiensten waarbij de trein ten minste één grens van een lidstaat overschrijdt; de trein kan worden samengesteld en/of gesplitst en de verschillende delen ervan kunnen een verschillende herkomst en bestemming hebben, zolang alle wagons ten minste één grens overschrijden;”;

18° een punt 61/1° wordt ingevoegd, luidende: “61/1° “Groot onderhoud”: werkzaamheden die niet als vast onderdeel van de gewone dagelijkse verrichtingen worden uitgevoerd en waarvoor het voertuig buiten dienst moet worden gesteld;”;

de gestionnaire de l’infrastructure sur tout ou partie d’un réseau peuvent être attribuées à plusieurs organismes ou entreprises;”;

11° le point 32° est remplacé par ce qui suit: “32° “Infrastructure ferroviaire”: l’ensemble des éléments visés à l’annexe 23;”;

12° un point 33/1° est inséré, rédigé comme suit: “33/1° “Installation de service”: l’installation, y compris les terrains, bâtiments et équipements qui ont été spécialement aménagés, en totalité ou en partie, pour permettre la fourniture d’un ou plusieurs des services visés à l’annexe 1^{re}, points 2, 3 et 4;”;

13° un point 34/1° est inséré, rédigé comme suit: “34/1° “Itinéraire de substitution”: un autre itinéraire entre la même origine et la même destination, l’entreprise ferroviaire pouvant substituer un itinéraire à l’autre pour exploiter le service de fret ou de transport de voyageurs concerné;”;

14° le point 35° est remplacé par ce qui suit: “35° “Licence”: une autorisation accordée par l’autorité responsable des licences à une entreprise à laquelle la qualité de fournisseur de services de transport ferroviaire en tant qu’entreprise ferroviaire est reconnue. Cette qualité peut être limitée à l’exploitation de certains types de services;”;

15° dans le texte néerlandais, le point 46° est remplacé par ce qui suit: “46° “Aangemelde instanties”: de instanties die belast zijn met de beoordeling van de overeenstemming of de geschiktheid voor het gebruik van de interoperabiliteitsonderdelen of met het onderzoek ten behoeve van de “EG”-keuringsprocedure van de subsystemen;”;

16° le point 59° est remplacé par ce qui suit: “59° “Réseau”: l’ensemble de l’infrastructure ferroviaire gérée par un gestionnaire de l’infrastructure;”;

17° le point 61° est remplacé par ce qui suit: “61° “Service de fret international”: un service de transport dans le cadre duquel le train franchit au moins une frontière d’un État membre; le train peut être assemblé et/ou divisé, et les différentes parties le constituant peuvent avoir des provenances et destinations différentes, à condition que tous les wagons franchissent au moins une frontière;”;

18° un point 61/1° est inséré, rédigé comme suit: “61/1° “Service de maintenance lourde”: les travaux qui ne sont pas effectués de manière régulière et dans le cadre des activités quotidiennes, et qui impliquent que le véhicule soit retiré du service;”;

19° punt 62° wordt vervangen als volgt: “62° “Internationale reizigersvervoerdienst”: een reizigersvervoerdienst in het kader waarvan de trein ten minste één grens van een lidstaat overschrijdt en die in hoofdzaak bedoeld is om reizigers tussen stations in verschillende lidstaten te vervoeren; de trein kan worden samengesteld en/of gesplitst en de samenstellende delen kunnen een verschillende herkomst en bestemming hebben, op voorwaarde dat alle rijtuigen ten minste één grens overschrijden;”;

20° een punt 63/1° wordt ingevoegd, luidende: “63/1° “Regionale diensten”: vervoersdiensten die als hoofddoel hebben te beantwoorden aan de vervoerbehoefden van een regio, met inbegrip van een grensoverschrijdende regio;”;

21° een punt 63/2° wordt ingevoegd, luidende:

“63/2° “Stads- en voorstadsvervoersdiensten”: vervoersdiensten die als hoofddoel hebben te beantwoorden aan de behoeften van een stedelijk centrum of een agglomeratie, met inbegrip van een grensoverschrijdende agglomeratie, en aan de behoeften aan vervoer tussen dat centrum of die agglomeratie en de omliggende gebieden;”;

22° in de Franstalige tekst wordt punt 64° vervangen als volgt: “64° “Sillon”: la capacité de l’infrastructure ferroviaire requise pour faire circuler un train d’un point à un autre au cours d’une période donnée;”;

23° een punt 71/1° wordt ingevoegd, luidende: “71/1° “Transit”: de doortocht op het grondgebied van de Unie zonder goederen te laden of te lossen en/of zonder reizigers op het grondgebied van de Unie te laten in- of uitstappen;”;

24° punt 74° wordt vervangen als volgt: “74° “remise-station”: station dat specifiek bestemd is voor het tijdelijk parkeren van spoorwegvoertuigen tussen twee ritten;”;

25° punt 75° wordt vervangen als volgt: “75° “beschikking 2009/561/EG”: beschikking van de Commissie van 22 juli 2009 tot wijziging van beschikking 2006/679/EG met betrekking tot de toepassing van de technische specificatie inzake interoperabiliteit voor het subsysteem besturing en seingeving van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem;”;

26° een punt 76° wordt ingevoegd, luidende: “76° “beschikking 2008/386/EG”: beschikking van de Commissie van 23 april 2008 tot wijziging van bijlage A

19° le point 62° est remplacé par ce qui suit: “62° “Service international de transport de voyageurs”: un service de transport de voyageurs dans le cadre duquel le train franchit au moins une frontière d’un État membre et dont l’objet principal est le transport de voyageurs entre des gares situées dans des États membres différents; le train peut être divisé ou assemblé et divisé, et les différentes parties le constituant peuvent avoir des provenances et des destinations différentes, à condition que toutes les voitures franchissent au moins une frontière;”;

20° un point 63/1° est inséré, rédigé comme suit: “63/1° “Services régionaux”: les services de transport dont l’objet principal est de répondre aux besoins de transports d’une région, y compris d’une région transfrontalière;”;

21° un point 63/2° est inséré, rédigé comme suit: “63/2° “Services urbains et suburbains”:

les services de transport dont l’objet principal est de répondre aux besoins de transports d’un centre urbain ou d’une agglomération, y compris d’une agglomération transfrontalière, ainsi qu’aux besoins de transports entre ce centre ou cette agglomération et ses banlieues;”;

22° dans le texte français, le point 64° est remplacé par ce qui suit: “64° “Sillon”: la capacité de l’infrastructure ferroviaire requise pour faire circuler un train d’un point à un autre au cours d’une période donnée;”;

23° un point 71/1° est inséré, rédigé comme suit: “71/1° “Transit”: la traversée du territoire de l’Union sans chargement ni déchargement de marchandises et/ou sans prise en charge ni dépose de voyageurs sur ce territoire;”;

24° le point 74° est remplacé par ce qui suit: “74° “Voies de garage”: les voies spécifiquement réservées au stationnement temporaire des véhicules ferroviaires entre deux missions;”;

25° le point 75° est remplacé par ce qui suit: “75° “décision 2009/561/CE”: la décision de la Commission du 22 juillet 2009 modifiant la décision 2006/679/CE relative à la spécification technique d’interopérabilité concernant le sous-système contrôle-commande et signalisation du système ferroviaire transeuropéen conventionnel;”;

26° un point 76° est ajouté, rédigé comme suit: “76° “décision 2008/386/CE”: la décision de la Commission du 23 avril 2008 modifiant l’annexe A de la décision

bij beschikking 2006/679/EG betreffende de technische specificaties van het subsysteem besturing en seingeving van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem;”;

27° een punt 77° wordt ingevoegd, luidende: “77° “beschikking 2006/860/EG”: beschikking van de Commissie van 7 november 2006 betreffende de technische specificaties inzake interoperabiliteit van het subsysteem besturing en seingeving van het trans-Europees hogesnelheidsspoorwegsysteem en tot wijziging van bijlage A bij beschikking 2006/679/EG betreffende de technische specificaties inzake interoperabiliteit van het subsysteem besturing en seingeving van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem.”.

Art. 6

Het opschrift van titel 2 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt:

“Titel 2. Principes van organisatie en beheer”.

Art. 7

In titel 2 van dezelfde Codex wordt een hoofdstuk ingevoegd, omvattende artikel 4, luidend:

“Hoofdstuk 1. Gescheiden rekeningen”.

Art. 8

In artikel 4 van dezelfde Codex worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° In paragraaf 1 wordt het derde lid opgeheven;

2° Paragraaf 2 wordt vervangen als volgt:

“Spoorwegondernemingen houden in hun interne boekhouding afzonderlijke rekeningen aan met betrekking tot, enerzijds, de activiteit van goederenvervoer per spoor en, anderzijds, de activiteiten met betrekking tot de verlening van reizigersvervoerdiensten per spoor. De toelichting bij hun jaarrekening bevat een afzonderlijke balans, resultatenrekening en kasstroomoverzicht met betrekking tot de activiteit van goederenvervoer per spoor en met betrekking tot de reizigersvervoerdiensten per spoor.

Openbare financiële middelen voor activiteiten die betrekking hebben op het verrichten van vervoersdiensten

2006/679/CE relative à la spécification technique d’interopérabilité concernant le sous-système contrôle-commande et signalisation du système ferroviaire transeuropéen conventionnel;”;

27° un point 77° est ajouté, rédigé comme suit: “77° “décision 2006/860/CE”: décision de la Commission du 7 novembre 2006 concernant une spécification technique d’interopérabilité relative au sous-système contrôle-commande et signalisation du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et modifiant l’annexe A de la décision 2006/679/CE concernant la spécification technique d’interopérabilité relative au sous-système contrôle-commande et signalisation du système ferroviaire transeuropéen conventionnel.”.

Art. 6

L’intitulé du titre 2 du même Code est remplacé par ce qui suit:

“Titre 2. Principes d’organisation et de gestion”.

Art. 7

Dans le titre 2 du même Code, un chapitre est inséré, comportant l’article 4 et intitulée:

“Chapitre 1^{er}. Séparation comptable”.

Art. 8

À l’article 4 du même Code, les modifications suivantes sont apportées:

1° Dans le paragraphe 1^{er}, le troisième alinéa est abrogé;

2° Le paragraphe 2 est remplacé par ce qui suit:

“Les entreprises ferroviaires tiennent dans leur comptabilité interne des comptes séparés pour, d’une part, l’activité de transport ferroviaire de marchandises et, d’autre part, les activités relatives à la fourniture de services de transport ferroviaire de voyageurs. L’annexe de leur compte annuel contient un bilan, un compte de résultat et un flux de trésorerie séparés pour l’activité de transport ferroviaire de marchandises et pour l’activité de transport ferroviaire de voyageurs.

Les fonds publics versés pour des activités relatives à la fourniture de services de transport au titre des

in het kader van openbare dienst, moeten in overeenstemming met artikel 7 van de verordening 1370/2007 afzonderlijk in de desbetreffende rekeningen worden opgevoerd en mogen niet worden overgedragen naar activiteiten met betrekking tot andere vervoersdiensten of enige andere bedrijfsactiviteit.”

3° Een paragraaf 3 wordt ingevoegd, luidende:

“§ 3. De wijze waarop de boekhoudingen van de verschillende activiteiten, bedoeld in de paragrafen 1 en 2, worden gevoerd, moet het mogelijk maken om toe te zien op het verbod op de overdracht van openbare financiële middelen van het ene activiteitengebied naar het andere en op de aanwending van inkomsten uit de retributies voor het gebruik van de infrastructuur en overschotten uit andere commerciële activiteiten.”

Art. 9

In titel 2 van dezelfde Codex wordt een hoofdstuk 2 ingevoegd, luidende:

“Hoofdstuk 2. Onafhankelijkheid van de infrastructuurbeheerder”.

Art. 10

In hoofdstuk 2, ingevoegd bij artikel 9, wordt een artikel 4/1 ingevoegd, luidende:

“Art 4/1. De infrastructuurbeheerder is verantwoordelijk voor zijn eigen beheer, bestuur en interne controle en neemt hierbij deze Codex en zijn uitvoeringsbesluiten in acht.”.

Art. 11

In hetzelfde hoofdstuk 2 wordt een artikel 4/2 ingevoegd, luidende:

“Art. 4/2. § 1. De essentiële taken, met het oog op het garanderen van een eerlijke en niet-discriminerende toegang tot de infrastructuur, worden toevertrouwd aan instanties of ondernemingen die zelf geen spoorvervoersdiensten verlenen.

De essentiële functies zijn:

1° besluitvorming inzake treinpadtoewijzing, waaronder zowel de omschrijving als de beoordeling van de beschikbaarheid en de capaciteitstoewijzing voor afzonderlijke treinpaden, en

missions de service public figurent séparément, conformément à l'article 7 du règlement 1370/2007, dans les comptes correspondants et ne sont pas transférés aux activités relatives à la fourniture d'autres services de transport ou à toute autre activité.”.

3° Un paragraphe 3 est inséré, qui se lit comme suit:

“§ 3. Les comptes relatifs aux différents domaines d'activité visés aux paragraphes 1^{er} et 2 sont tenus de façon à permettre le suivi de l'interdiction de transférer des fonds publics d'un domaine d'activité à un autre et le contrôle de l'emploi des recettes tirées des redevances d'utilisation de l'infrastructure et des excédents dégagés d'autres activités commerciales.”.

Art. 9

Dans le titre 2 du même Code, un chapitre 2 est inséré, intitulé:

“Chapitre 2. Indépendance du gestionnaire de l'infrastructure”.

Art. 10

Dans le chapitre 2, inséré par l'article 9, il est inséré un article 4/1, rédigé comme suit:

“Art. 4/1. Tout en respectant le présent Code et ses arrêtés d'exécution, le gestionnaire de l'infrastructure est responsable de son organisation, de sa gestion et de son contrôle interne.”.

Art. 11

Dans le même chapitre 2, il est inséré un article 4/2, rédigé comme suit:

“Art. 4/2. § 1^{er}. Les fonctions essentielles en vue de garantir un accès équitable et non discriminatoire à l'infrastructure sont exercées par des entités ou entreprises qui ne sont pas elles-mêmes fournisseurs de services de transport ferroviaire.

Les fonctions essentielles sont:

1° l'adoption des décisions concernant la répartition des sillons, y compris la définition et l'évaluation de la disponibilité, ainsi que l'attribution de sillons individuels, et

2° besluitvorming inzake de heffing voor het gebruik van de infrastructuur, met inbegrip van de vaststelling en het innen van de rechten.

§ 2. Indien de infrastructuurbeheerder in juridisch of organisatorisch opzicht of wat de besluitvorming betreft, niet onafhankelijk is van spoorwegondernemingen, worden de in titel 3, hoofdstukken 4 en 5 bedoelde taken verricht door respectievelijk een heffingsinstantie en een toewijzingsinstantie die in juridisch en organisatorisch opzicht en wat de besluitvorming betreft van iedere spoorwegonderneming onafhankelijk is.

§ 3. Wanneer zij betrekking hebben op essentiële functies van de infrastructuurbeheerder, worden de bepalingen van titel 3, hoofdstukken 4 en 5 geacht van toepassing te zijn op de heffingsinstantie of de toewijzingsinstantie voor wat hun respectievelijke bevoegdheden betreft.”

Art. 12

In titel 2 van dezelfde wet wordt een hoofdstuk 3 ingevoegd, luidende:

“Hoofdstuk 3. Beheer van spoorwegondernemingen volgens commerciële beginselen”.

Art. 13

In hoofdstuk 3, ingevoegd bij artikel 12, wordt een artikel 4/3 ingevoegd, luidende:

“Art. 4/3. De spoorwegondernemingen worden beheerd volgens de principes die van toepassing zijn op commerciële ondernemingen, welke ook hun eigenaar is. Deze regel is ook van toepassing op hun openbare dienstverplichtingen en op de openbare dienstcontracten die zij afsluiten met de bevoegde overheidsinstanties.

Mits naleving van deze Spoorcodex en zijn uitvoeringsbesluiten, zijn de spoorwegondernemingen in het bijzonder vrij om:

- a) hun interne organisatie vast te stellen, onverminderd de artikelen 4/2, 26, 27 en 46;
- b) toezicht te houden op de levering en de marketing van de diensten, en de tarieven ervan vast te stellen;
- c) besluiten betreffende het personeel, de activa en de eigen aankopen te nemen;

2° l'adoption des décisions concernant la tarification pour l'utilisation de l'infrastructure, y compris la détermination et le recouvrement des redevances.

§ 2. Si le gestionnaire de l'infrastructure n'est pas indépendant des entreprises ferroviaires sur le plan juridique, organisationnel ou décisionnel, les fonctions visées au titre 3, chapitres 4 et 5, sont assumées respectivement par un organisme de tarification et par un organisme de répartition qui sont indépendants des entreprises ferroviaires sur le plan juridique, organisationnel et décisionnel.

§ 3. Lorsqu'elles portent sur des fonctions essentielles du gestionnaire de l'infrastructure, les dispositions du titre 3, chapitres 4 et 5, s'entendent comme s'appliquant à l'organisme de tarification ou à l'organisme de répartition pour leurs compétences respectives.”

Art. 12

Dans le titre 2 de la même loi, un chapitre 3 est inséré, intitulé:

“Chapitre 3. Gestion des entreprises ferroviaires selon des principes commerciaux”.

Art. 13

Dans le chapitre 3, inséré par l'article 12, il est inséré un article 4/3, rédigé comme suit:

“Art. 4/3. Les entreprises ferroviaires sont gérées selon les principes qui s'appliquent aux sociétés commerciales, quel que soit leur propriétaire. Cette règle s'applique également à leurs obligations de service public et aux contrats de service public qu'elles concluent avec les autorités compétentes de l'État.

Dans le respect du présent Code ferroviaire et de ses arrêtés d'exécution, les entreprises ferroviaires sont en particulier libres:

- a) de définir leur organisation interne, sans préjudice des dispositions des articles 4/2, 26, 27 et 46;
- b) de contrôler la fourniture et la commercialisation des services et d'en fixer la tarification;
- c) de prendre les décisions concernant le personnel, les actifs et les achats propres;

d) hun marktaandeel uit te breiden, nieuwe technologieën en nieuwe diensten te ontwikkelen en nieuwe managementtechnieken in te voeren;

e) nieuwe activiteiten te ontplooiën op aan de spoorwegsector aanverwante terreinen.

De aandeelhouders van spoorwegondernemingen die eigendom zijn van of gecontroleerd worden door de staat, mogen eisen dat hun voorafgaande goedkeuring wordt gevraagd voor belangrijke bedrijfsbeheersbeslissingen, op een gelijke wijze als aandeelhouders van privaatrechtelijke naamloze vennootschappen krachtens het vennootschapsrecht. De bepalingen van dit artikel zijn van toepassing onverminderd de bevoegdheden van toezieende organen krachtens het vennootschapsrecht met betrekking tot de benoeming van leden van de raad van bestuur.”

Art. 14

Artikel 5 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt:

“Art. 5. Hebben toegang tot de spoorweginfrastructuur onder eerlijke, niet-discriminerende en transparante voorwaarden:

1° De Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen voor de exploitatie van al haar vervoersactiviteiten. Dit recht omvat de toegang tot infrastructuur die zee- en binnenhavens verbindt, en andere in bijlage 1, punt 2, bedoelde dienstvoorzieningen, alsmede tot infrastructuur die meer dan één eindgebruiker bedient of kan bedienen;

2° Elke spoorwegonderneming die gevestigd is in een lidstaat van de Europese Unie voor de exploitatie van elk type van goederenvervoerdiensten. Dit recht omvat de toegang tot infrastructuur die zee- en binnenhavens verbindt, en andere in bijlage 1, punt 2, bedoelde dienstvoorzieningen, alsmede tot infrastructuur die meer dan één eindgebruiker bedient of kan bedienen;

3° Elke spoorwegonderneming die gevestigd is in een lidstaat van de Europese Unie, voor de exploitatie van internationale reizigersvervoerdiensten. Dit recht omvat de toegang tot infrastructuur die de in bijlage 1, punt 2, bedoelde dienstvoorzieningen verbindt;

4° Elke toeristische onderneming die ritten verricht voor toeristische doeleinden met historisch materieel en daartoe erkend is.”

d) de développer leur part de marché, de créer de nouvelles technologies et de nouveaux services et d'adopter toute technique innovatrice de gestion;

e) de lancer de nouvelles activités dans des domaines associés à l'activité ferroviaire.

Les actionnaires d'entreprises ferroviaires détenues ou contrôlées par l'État peuvent exiger leur approbation préalable pour les principales décisions relatives à la gestion de l'entreprise, à l'instar des actionnaires de sociétés anonymes privées, en application du droit des sociétés. Les dispositions du présent article s'appliquent sans préjudice des compétences des organes de surveillance prévus par le droit des sociétés en ce qui concerne la nomination des membres du conseil d'administration.”

Art. 14

L'article 5 du même Code est remplacé par ce qui suit:

“Art. 5. Ont un droit d'accès à l'infrastructure ferroviaire, à des conditions équitables, non discriminatoires et transparentes:

1° La Société nationale des Chemins de fer belges pour l'exploitation de l'ensemble de ses activités de transports. Ce droit concerne également l'accès à l'infrastructure reliant les ports de navigation maritime et intérieure et les autres installations de service visées à l'annexe 1^{re}, point 2, et à l'infrastructure desservant ou pouvant desservir plus d'un client final;

2° Toute entreprise ferroviaire établie dans un État membre de l'Union européenne, pour l'exploitation de tout type de services de transport de marchandises. Ce droit concerne également l'accès à l'infrastructure reliant les ports de navigation maritime et intérieure et les autres installations de service visées à l'annexe 1^{re}, point 2, et à l'infrastructure desservant ou pouvant desservir plus d'un client final;

3° Toute entreprise ferroviaire établie dans un État membre de l'Union européenne pour l'exploitation de services de transport international de voyageurs. Ce droit concerne également l'accès à l'infrastructure reliant les installations de service visées à l'annexe 1^{re}, point 2;

4° Toute association touristique effectuant des circulations à des fins touristiques avec du matériel historique et reconnue à cette fin.”

Art. 15

Artikel 9 van dezelfde Codex, gewijzigd door het koninklijk besluit van 21 december 2013, wordt vervangen als volgt:

“Art. 9. § 1. De infrastructuurbeheerder verleent alle spoorwegondernemingen op een niet-discriminerende wijze het in bijlage 1, punt 1, vastgestelde minimumtoegangspakket.

§ 2. Exploitanten van dienstvoorzieningen verlenen alle spoorwegondernemingen op een niet-discriminerende wijze toegang, inclusief toegang via het spoor, tot de in bijlage 1, punt 2, bedoelde dienstvoorzieningen en tot de in deze voorzieningen geleverde diensten.

§ 3. Ter waarborging van een volledig transparante en niet-discriminerende toegang tot de in bijlage 1, punt 2, onder a), b), c), d), g) en i), bedoelde dienstvoorzieningen, en van de dienstverlening in deze voorzieningen ingeval de exploitant van de dienstvoorzieningen onder de directe of indirecte zeggenschap staat van een instantie of een onderneming die ook actief is en een machtspositie heeft op nationale markten voor spoorvervoersdiensten waarvoor de voorziening wordt gebruikt, zijn de exploitanten van deze dienstvoorzieningen op zodanige wijze georganiseerd, dat zij organisatorisch en wat de besluitvorming betreft, onafhankelijk zijn van deze instantie of onderneming. Deze onafhankelijkheid betekent niet dat voor dienstvoorzieningen een afzonderlijke rechtspersoon moet worden opgericht; er kan aan worden voldaan door binnen één rechtspersoon verschillende afdelingen op te richten.

Voor alle dienstvoorzieningen bedoeld in bijlage 1, punt 2, voeren de exploitant en deze instantie of onderneming gescheiden rekeningen, daaronder begrepen afzonderlijke balansen, resultatenrekeningen en kasstroomoverzichten.

Indien de dienstvoorzieningen door een infrastructuurbeheerder worden geëxploiteerd of de exploitant ervan onder de directe of indirecte zeggenschap staat van een infrastructuurbeheerder, wordt de in dit lid bedoelde onafhankelijkheid geacht te zijn voldaan indien aan de in artikel 4/2 genoemde vereisten wordt voldaan.

§ 4. De verzoeken van de spoorwegondernemingen om toegang tot, en levering van diensten in de in punt 2 van bijlage 1 bedoelde dienstvoorziening worden beantwoord binnen een redelijke termijn die door het toezichthoudende orgaan wordt vastgesteld. Deze verzoeken mogen slechts worden afgewezen, wanneer er levensvatbare alternatieven zijn die hen in staat stellen,

Art. 15

L'article 9 du même Code, modifié par l'arrêté royal du 21 décembre 2013, est remplacé par ce qui suit:

“Art. 9. § 1^{er}. Le gestionnaire de l'infrastructure fournit à toutes les entreprises ferroviaires, de manière non discriminatoire, l'ensemble des prestations minimales établies à l'annexe 1^{re}, point 1.

§ 2. Les exploitants d'installations de service fournissent à toutes les entreprises ferroviaires, de manière non discriminatoire, un accès, y compris aux voies d'accès, aux infrastructures visées à l'annexe 1^{re}, point 2, et aux services offerts dans ces infrastructures.

§ 3. Afin d'assurer la totale transparence et le caractère non discriminatoire de l'accès aux installations de service visées à l'annexe 1^{re}, point 2, a), b), c), d), g) et i), et de la fourniture de services dans ces installations lorsque l'exploitant d'une telle installation de service est sous le contrôle direct ou indirect d'une entité ou entreprise qui est également active et occupe une position dominante sur des marchés nationaux de services de transport ferroviaire pour lesquels l'installation est utilisée, il est organisé de manière à assurer son indépendance organisationnelle et décisionnelle vis-à-vis de cette entité ou entreprise. Cette indépendance n'implique pas obligatoirement l'établissement d'une entité juridique distincte pour ces installations de service et peut être réalisée par la mise en place de divisions distinctes au sein d'une même entité juridique.

Pour toutes les installations de service visées à l'annexe 1^{re}, point 2, l'exploitant et l'entité ou l'entreprise disposent de comptes séparés, y compris des bilans, des comptes de résultat et des flux de trésorerie séparés.

Lorsque l'exploitation de l'installation de service est assurée par un gestionnaire de l'infrastructure ou que l'exploitant de l'installation de service est sous le contrôle direct ou indirect d'un gestionnaire de l'infrastructure, le respect des exigences visées dans le présent paragraphe est réputé être démontré par le respect des exigences visées à l'article 4/2.

§ 4. Les demandes d'accès à l'installation de service, et de fourniture de services dans ladite installation visée à l'annexe 1^{re}, point 2, introduites par les entreprises ferroviaires sont traitées dans un délai raisonnable fixé par l'organe de contrôle. Ces demandes ne peuvent être refusées que s'il existe des alternatives viables permettant aux entreprises ferroviaires d'exploiter le

de betrokken goederen- of reizigersvervoersdienst op hetzelfde traject of op alternatieve trajecten onder economisch aanvaardbare voorwaarden te exploiteren. Dit houdt voor de exploitant van de dienstvoorzieningen niet de verplichting in om te investeren in middelen of voorzieningen teneinde aan alle verzoeken van spoorwegondernemingen tegemoet te kunnen komen.

Bij verzoeken van spoorwegondernemingen om toegang tot, en dienstverlening in, een dienstvoorziening die wordt beheerd door een exploitant van de in lid 3 bedoelde dienstvoorziening, motiveert de exploitant eventuele weigeringsbesluiten schriftelijk en geeft hij aan welke levensvatbare alternatieven er zijn in andere voorzieningen.

§ 5. Wanneer een exploitant van de in bijlage 1, punt 2, bedoelde dienstvoorziening een conflict vaststelt tussen verschillende verzoeken, tracht hij die verzoeken met elkaar te verzoenen voor zover dat mogelijk is. Wanneer geen levensvatbaar alternatief beschikbaar is en het op basis van een aangetoonde behoefte onmogelijk is aan alle verzoeken om capaciteit voor de betrokken voorziening tegemoet te komen, kan de verzoeker een klacht indienen bij het toezichthoudende orgaan die zich over de zaak buigt en, voor zover nodig, maatregelen neemt om ervoor te zorgen dat een passend deel van de capaciteit wordt gegend aan de betrokken verzoeker.

§ 6. Wanneer de in bijlage 1, punt 2, bedoelde dienstvoorziening gedurende tenminste twee opeenvolgende jaren niet is gebruikt, en spoorwegondernemingen ten aanzien van de exploitant van die dienstvoorziening hun belangstelling hebben laten blijken voor toegang tot de voorziening, op basis van aangetoonde behoeften, biedt de eigenaar de exploitatie van de voorziening geheel of gedeeltelijk aan voor leasing, of verhuring als spoordienstvoorziening, tenzij de exploitant van die dienstvoorzieningen aantoont dat de voorziening vanwege een lopend reconversieproces niet door een spoorwegonderneming kan worden gebruikt.

§ 7. Indien de exploitant van de dienstvoorzieningen voorziet in een van de in bijlage 1, punt 3, bedoelde, aanvullende diensten”, biedt hij deze op verzoek op niet-discriminerende wijze aan een spoorwegonderneming aan.

§ 8. De spoorwegondernemingen mogen de infrastructuurbeheerder of andere exploitanten van de dienstvoorziening om een bijkomende reeks in bijlage 1, punt 4, bedoelde “ondersteunende diensten” verzoeken. De exploitant van een dienstvoorziening is niet verplicht deze diensten te verlenen. Wanneer de exploitant van de dienstvoorziening besluit een of meer diensten van

service de fret ou de transport de voyageurs concerné sur le même trajet ou sur un itinéraire de substitution dans des conditions économiquement acceptables. Cela n’oblige pas l’exploitant de l’installation de service à investir dans les ressources ou les installations pour répondre à toutes les demandes introduites par les entreprises ferroviaires.

Lorsque les demandes introduites par les entreprises ferroviaires concernent l’accès à une installation de service et la fourniture de services dans une installation de service gérée par un exploitant d’installation de service visé au paragraphe 3, cet exploitant justifie par écrit toute décision de refus et indique les alternatives viables dans d’autres installations.

§ 5. En cas de conflit entre différentes demandes, un exploitant d’installation de service visée à l’annexe 1^{re}, point 2, tente de répondre à toutes les demandes dans la mesure du possible. Si aucune alternative viable n’existe et qu’il est impossible de répondre à toutes les demandes de capacités pour l’installation concernée sur la base des besoins avérés, le candidat peut introduire une plainte auprès de l’organe de contrôle, qui examine le dossier et prend des mesures, le cas échéant, pour qu’une partie adéquate de la capacité soit dévolue à ce candidat.

§ 6. Si une installation de service visée à l’annexe 1^{re}, point 2, n’a pas été utilisée pendant au moins deux années consécutives et si des entreprises ferroviaires se sont déclarées intéressées par un accès à cette installation auprès de l’exploitant de cette installation, sur la base de besoins avérés, son propriétaire annonce publiquement que son exploitation est disponible à la location ou au crédit-bail en tant qu’installation de service ferroviaire, en totalité ou en partie, à moins que l’exploitant de cette installation de service ne démontre qu’un processus de reconversion en cours empêche son utilisation par une entreprise ferroviaire.

§ 7. Si l’exploitant de l’installation de service fournit l’un des services visés à l’annexe 1^{re}, point 3, en tant que prestations complémentaires, il les fournit de manière non discriminatoire à toute entreprise ferroviaire qui en fait la demande.

§ 8. Les entreprises ferroviaires peuvent demander, en tant que prestation connexe, au gestionnaire de l’infrastructure ou à d’autres exploitants d’installations de service, une prestation visée à l’annexe 1^{re}, point 4. L’exploitant d’installations de service n’est pas tenu de fournir ces prestations connexes. Lorsque l’exploitant de l’installation de service décide de proposer à d’autres

deze reeks aan anderen aan te bieden, verstrekt hij deze op verzoek en op niet-discriminerende wijze aan spoorwegondernemingen.

§ 9. De Koning kan maatregelen nemen waarin de te volgen procedure en de na te leven criteria worden bepaald voor de toegang tot de diensten die geleverd worden door de dienstvoorzieningen bedoeld in bijlage 1, punten 2 tot 4.”

Art. 16

Artikel 9/1 van dezelfde Codex, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 21 december 2013, wordt opgeheven.

Art. 17

Artikel 11 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt:

“Art. 11. Elke onderneming die een exploitatiezetel in België heeft, heeft het recht een vergunning aan te vragen die haar toelaat om als spoorwegonderneming erkend te worden.

De Koning wijst bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad een instantie aan die verantwoordelijk is voor het verlenen van vergunningen.

De instantie verantwoordelijk voor het verlenen van vergunningen, verricht zelf geen spoorwegvervoersdiensten en is onafhankelijk van elke onderneming of entiteit die deze diensten verricht.”

Art. 18

In artikel 13 van dezelfde Codex worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° Paragraaf 1 wordt vervangen als volgt:

“§ 1. Om een vergunning te verkrijgen, levert de vergunningaanvrager vóór het begin van zijn activiteiten het bewijs ten aanzien van de vergunningverlenende autoriteit dat hij te allen tijde kan voldoen aan de door de Koning bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad vastgestelde voorwaarden inzake de financiële draagkracht, beroepsbekwaamheid, dekking van de burgerlijke aansprakelijkheid en eerbaarheid.

Een onderneming die aan de voorwaarden van het eerste lid voldoet, is gerechtigd een vergunning te ontvangen.”;

l'une de ces prestations, il les fournit sur demande aux entreprises ferroviaires de manière non discriminatoire.

§ 9. Le Roi peut adopter des mesures détaillant la procédure à suivre et les critères à respecter pour l'accès aux services à fournir dans les installations de service visées à l'annexe 1^{re}, points 2 à 4.”

Art. 16

L'article 9/1 du même Code, inséré par l'arrêté royal du 21 décembre 2013, est abrogé.

Art. 17

L'article 11 du même Code est remplacé par ce qui suit:

“Art. 11. Toute entreprise ayant un siège d'exploitation en Belgique a le droit de demander une licence lui permettant d'être reconnue comme entreprise ferroviaire.

Le Roi désigne, par un arrêté délibéré en Conseil des ministres, l'autorité responsable de la délivrance des licences.

L'autorité responsable de la délivrance des licences n'effectue elle-même aucune prestation de services de transport ferroviaire et est indépendante de toute entreprise ou entité qui l'effectue.”

Art. 18

À l'article 13 du même Code, les modifications suivantes sont apportées:

1° Le paragraphe 1^{er} est remplacé par ce qui suit:

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

Toute entreprise qui satisfait aux exigences mentionnées à l'alinéa 1^{er} est autorisée à recevoir une licence.”

2° Paragraaf 3 wordt aangevuld met de volgende zin:

“De Koning kan het model van de vergunning bepalen.”.

Art. 19

In artikel 16 van dezelfde Codex worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° de woorden “de minister” worden vervangen door de woorden “de vergunningverlenende autoriteit”;

2° de woorden “licht hij” worden vervangen door de woorden “licht zij”.

Art. 20

Artikel 17 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt:

“Art. 17. De Koning bepaalt bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad de gevallen en de nadere regels voor het schorsen en het intrekken van vergunningen, het indienen van de nieuwe aanvragen, het afleveren van een tijdelijke vergunning.

Bijzondere bepalingen betreffende het schorsen of intrekken van de vergunning kunnen in de vergunning zelf worden opgenomen.”

Art. 21

In artikel 18 van dezelfde Codex worden de woorden “de Europese Commissie” vervangen door “het Bureau”.

Art. 22

In titel 3 van dezelfde Codex wordt een hoofdstuk 2/1 ingevoegd, luidende:

“Hoofdstuk 2/1. Bedrijfsplannen”.

Art. 23

In hoofdstuk 2/1, ingevoegd bij artikel 22, wordt een artikel 19/1 ingevoegd, luidende:

2° Le paragraphe 3 est complété par la phrase suivante:

“Le Roi peut déterminer le modèle de la licence.”.

Art. 19

À l'article 16 du même Code, les modifications suivantes sont apportées:

1° les mots “le ministre” sont remplacés par les mots “l'autorité responsable des licences”;

2° les mots “il en informe” sont remplacés par les mots “elle en informe”.

Art. 20

L'article 17 du même Code est remplacé comme suit:

“Art. 17. Le Roi détermine, par un arrêté délibéré en Conseil des ministres, les cas et les modalités de suspension et de retrait de la licence, d'introduction des nouvelles demandes, de délivrance d'une licence temporaire.

Des dispositions spécifiques concernant la suspension ou le retrait d'une licence peuvent être incluses dans la licence elle-même.”.

Art. 21

Dans l'article 18 du même Code, les mots “la Commission européenne” sont remplacés par les mots “l'Agence”.

Art. 22

Dans le titre 3 du même Code, un chapitre 2/1 est inséré, intitulé:

“Chapitre 2/1. Plans d'entreprise”.

Art. 23

Dans le chapitre 2/1, inséré par l'article 22, il est inséré un article 19/1, rédigé comme suit:

“Art. 19/1. De spoorwegondernemingen stellen hun eigen bedrijfsplannen op, met inbegrip van de investerings- en financieringsplannen. Deze plannen zijn gericht op het bereiken van het financieel evenwicht van de ondernemingen en op andere doelstellingen op het gebied van technisch, commercieel en financieel beheer; daarnaast moeten in deze bedrijfsplannen de middelen worden vermeld om deze doelstellingen te bereiken.”

Art. 24

In hetzelfde hoofdstuk 2/1 wordt een artikel 19/2 ingevoegd, luidende:

“Art. 19/2. In het kader van het beleid bedoeld in artikel 19/3, stelt de infrastructuurbeheerder een bedrijfsplan vast dat ook investerings- en financiële programma's bevat. Het plan moet zodanig worden opgesteld, dat wordt gewaarborgd dat gebruik, aanbod en ontwikkeling van de infrastructuur optimaal en efficiënt zijn, en tevens een financieel evenwicht wordt bereikt en in de middelen voor de verwezenlijking van deze doelstellingen wordt voorzien. De infrastructuurbeheerder zorgt ervoor dat de bekende kandidaten en, op hun verzoek, potentiële kandidaten, toegang verkrijgen tot de desbetreffende informatie en in de gelegenheid worden gesteld om zich over de inhoud van het bedrijfsplan wat betreft de toegangs- en gebruiksvoorwaarden en de aard en het aanbieden en ontwikkelen van de infrastructuur, uit te spreken voordat het bedrijfsplan door de infrastructuurbeheerder wordt goedgekeurd.”

Art. 25

In titel 3 van dezelfde Codex wordt een hoofdstuk 2/2 ingevoegd, luidende:

“Hoofdstuk 2/2. Ontwikkelingsplan voor de spoorweginfrastructuur”.

Art. 26

In hoofdstuk 2/2, ingevoegd bij artikel 25, wordt een artikel 19/3 ingevoegd, luidende:

“Art. 19/3. De minister legt, na raadpleging van de belanghebbende partijen, aan de Koning een indicatief plan voor over de ontwikkeling van de spoorweginfrastructuur om aan de toekomstige mobiliteitsbehoeften wat betreft onderhoud, vernieuwing en ontwikkeling van de infrastructuur te voldoen, dat is gebaseerd op een duurzame financiering van het spoorwegsysteem.

“Art. 19/1. Les entreprises ferroviaires adoptent leurs plans d'entreprise, y compris les plans d'investissement et de financement. Ces plans sont conçus en vue d'atteindre l'équilibre financier des entreprises et de réaliser les autres objectifs de gestion technique, commerciale et financière; ils mentionnent en outre les moyens permettant d'atteindre ces objectifs.”

Art. 24

Dans le même chapitre 2/1, il est inséré un article 19/2, rédigé comme suit:

“Art. 19/2. Conformément à la stratégie visée à l'article 19/3, le gestionnaire de l'infrastructure adopte un plan d'entreprise incluant des plans d'investissement et de financement. Ce plan vise à assurer une utilisation, une mise à disposition et un développement optimaux et efficaces de l'infrastructure, tout en permettant d'atteindre l'équilibre financier et en prévoyant les moyens nécessaires pour réaliser ces objectifs. Le gestionnaire de l'infrastructure donne accès aux candidats connus et, sur demande, aux candidats potentiels aux informations pertinentes et leur donne la possibilité d'exprimer leur avis sur le contenu du plan d'entreprise pour ce qui est des conditions d'accès et d'utilisation, de la nature, de la mise à disposition et du développement de l'infrastructure avant son approbation.”

Art. 25

Dans le titre 3 du même Code, un chapitre 2/2 est inséré, intitulé:

“Chapitre 2/2. Stratégie de développement de l'infrastructure ferroviaire”.

Art. 26

Dans le chapitre 2/2, inséré par l'article 25, il est inséré un article 19/3, rédigé comme suit:

“Art. 19/3. Le ministre propose au Roi, après consultation des parties intéressées, une stratégie indicative de développement de l'infrastructure ferroviaire visant à répondre aux futurs besoins de mobilité en termes d'entretien, de renouvellement et de développement de l'infrastructure et reposant sur un financement durable du système ferroviaire. Cette stratégie est adoptée par

Dit plan wordt aangenomen bij een koninklijk besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, het bestrijkt een periode van ten minste vijf jaar en is hernieuwbaar.”.

Art. 27

Artikel 21 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt:

“Art. 21. De netverklaring beschrijft de aard van de voor spoorwegondernemingen beschikbare infrastructuur, en bevat informatie over de voorwaarden voor toegang tot de betreffende spoorweginfrastructuur. De netverklaring bevat ook informatie over de voorwaarden voor toegang tot dienstvoorzieningen die zijn aangesloten op het net van de infrastructuurbeheerder en voor de dienstverlening in die voorzieningen die zijn aangesloten op het net van de infrastructuurbeheerder en voor de dienstverlening in die voorzieningen, of een verwijzing naar een internetsite waarop deze informatie kosteloos in elektronische vorm wordt aangehouden. De inhoud van de netverklaring is opgenomen in bijlage 2.

De netverklaring wordt bijgehouden en in voorkomend geval aangepast.”.

Art. 28

In het tweede lid van artikel 22 van dezelfde Codex wordt in de Nederlandse tekst het woord “retributie” vervangen door het woord “vergoeding”.

Art. 29

In artikel 23 van dezelfde Codex worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° tussen het derde en het vierde lid wordt een lid ingevoegd, luidende:

“De grondbeginselen van de prestatieregeling bedoeld in bijlage 24, punt 2, gelden voor het gehele net.”;

2° de Nederlandse tekst van het vroegere vierde lid, dat het vijfde lid geworden is, wordt vervangen als volgt:

“Deze regeling is voor het gehele net van toepassing en kan boetes inhouden voor handelingen die de exploitatie van het net verstoren, compensaties voor ondernemingen die onder verstoringen te lijden hebben, en premies ter beloning van prestaties die de ramingen overtreffen die gebaseerd zijn op de prestatieregeling.”;

un arrêté royal délibéré en Conseil des ministres, couvre une période d’au moins cinq ans et est renouvelable. ”.

Art. 27

L’article 21 du même Code est remplacé par ce qui suit:

“Art. 21. Le document de référence du réseau contient les caractéristiques de l’infrastructure mise à la disposition des entreprises ferroviaires et contient des informations précisant les conditions d’accès à l’infrastructure ferroviaire concernée. Le document de référence du réseau contient également des informations précisant les conditions d’accès aux installations de service reliées au réseau du gestionnaire de l’infrastructure et la fourniture de services dans ces installations, ou indique un site internet où ces informations sont mises gratuitement à disposition sous forme électronique. Le contenu du document de référence du réseau est défini à l’annexe 2.

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

Art. 28

Dans le deuxième alinéa de l’article 22 du même Code, dans le texte néerlandais, le mot “retributie” est remplacé par le mot “vergoeding”.

Art. 29

A l’article 23 du même Code, les modifications suivantes sont apportées:

1° un alinéa rédigé comme suit est inséré entre les alinéas 3 et 4:

“Les principes de base du système d’amélioration des performances énumérés au point 2 de l’annexe 24 s’appliquent à l’ensemble du réseau.”;

2° le texte néerlandais de l’ancien alinéa 4, devenu l’alinéa 5, est remplacé par ce qui suit:

“Deze regeling is voor het gehele net van toepassing en kan boetes inhouden voor handelingen die de exploitatie van het net verstoren, compensaties voor ondernemingen die onder verstoringen te lijden hebben, en premies ter beloning van prestaties die de ramingen overtreffen die gebaseerd zijn op de prestatieregeling.”;

3° het vroegere vijfde lid, dat het zesde lid geworden is, wordt vervangen als volgt:

“Overeenkomstig bijlage 24, punt 2 bepaalt de infrastructuurbeheerder de grondbeginselen van de prestatieregeling in akkoord met de kandidaten.”;

4° het artikel wordt aangevuld met een zevende en een achtste lid, luidende:

“In afwijking van artikel 46, tweede lid, bepaalt de infrastructuurbeheerder de regels voor de berekening en betalingswijze van de retributies die voortvloeien uit de toepassing van de prestatieregeling. Hij past deze regels toe ten laatste vanaf 1 januari 2017.

De prestatieregeling vastgesteld door het koninklijk besluit van 6 juli 2011 tot wijziging van het koninklijk besluit van 9 december 2004 betreffende de verdeling van de spoorweginfrastructuurcapaciteiten en de retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur is van toepassing tot aan de datum waarop de prestatieregeling vastgesteld overeenkomstig het zevende lid van toepassing wordt. Tot aan dezelfde datum bepaalt de Koning bij een in Ministerraad overlegd besluit de regels voor de berekening en betalingswijze van de heffingen die voortvloeien uit de toepassing van de prestatieregeling.”.

Art. 30

In artikel 24 van dezelfde Codex worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragraaf 1, tweede lid, wordt in de Nederlandse tekst het woord “aanvrager” vervangen door het woord “kandidaat”;

2° in paragraaf 1 wordt het achtste lid geschrapt;

3° in paragraaf 1, het vroegere tiende lid, dat het negende lid geworden is, wordt in de Nederlandse tekst, het woord “integraal” ingevoegd tussen de woorden “dat” en “deel uitmaakt”;

4° paragraaf 1 wordt aangevuld met een lid, luidende:

“Het model van de kaderovereenkomst wordt voorafgaandelijk voor advies voorgelegd aan het toezicht houdende orgaan.”;

3° l’ancien alinéa 5, devenu l’alinéa 6, est remplacé par ce qui suit:

“Conformément au point 2 de l’annexe 24, le gestionnaire de l’infrastructure fixe les principes de base du système d’amélioration des performances en accord avec les candidats.”;

4° l’article est complété par deux alinéas 7 et 8 rédigés comme suit:

“Par dérogation à l’article 46, alinéa 2, le gestionnaire de l’infrastructure détermine les règles de calcul et les modalités de paiement des redevances résultant de l’application du système d’amélioration des performances. Il applique ces règles et modalités au plus tard à partir du 1^{er} janvier 2017.

Le système d’amélioration des performances établi par l’arrêté royal du 6 juillet 2011 modifiant l’arrêté royal du 9 décembre 2004 relatif à la répartition des capacités de l’infrastructure ferroviaire et à la redevance d’utilisation de l’infrastructure ferroviaire est d’application jusqu’à la date d’application du système d’amélioration des performances établi conformément à l’alinéa 7. Jusqu’à la même date, le Roi fixe, par arrêté délibéré en Conseil des ministres les règles de calcul et les modalités de paiement des redevances résultant de l’application du système d’amélioration des performances.”.

Art. 30

A l’article 24 du même Code, les modifications suivantes sont apportées:

1° dans le paragraphe 1^{er}, alinéa 2, dans le texte néerlandais, le mot “aanvrager” est remplacé par le mot “kandidaat”;

2° dans le paragraphe 1^{er}, l’alinéa 8 est abrogé;

3° dans le paragraphe 1^{er}, l’alinéa 10 ancien, devenu l’alinéa 9, dans le texte néerlandais, le mot “integraal” est inséré entre les mots “dat” et “deel uitmaakt”;

4° le paragraphe 1^{er}, est complété par un alinéa rédigé comme suit:

“Le modèle d’accord-cadre est soumis à l’avis préalable de l’organe de contrôle.”;

5° in paragraaf 2, eerste en tweede lid, wordt in de Nederlandse tekst het woord “aanvrager” vervangen door het woord “kandidaat”;

6° in paragraaf 2, derde lid, wordt in de Nederlandse tekst het woord “aanvragers” vervangen door het woord “kandidaten”;

7° het artikel wordt aangevuld met een paragraaf 3, luidende:

“§ 3. De Koning kan voor de toepassing van dit artikel de procedure en de na te leven criteria vaststellen.”.

Art. 31

In titel 3, hoofdstuk 4, afdeling 1, van dezelfde Codex, wordt een artikel 27/1 ingevoegd, luidende:

“Art. 27/1. Aanvragen voor infrastructuurcapaciteit kunnen worden ingediend door kandidaten. Om deze infrastructuurcapaciteit te gebruiken, wijzen kandidaten, die geen spoorwegondernemingen zijn, een spoorwegonderneming aan die overeenkomstig artikel 23 een overeenkomst sluit met de infrastructuurbeheerder. Dit laat het recht van kandidaten om uit hoofde van artikel 32, overeenkomsten met de infrastructuurbeheerders te sluiten, onverlet.”.

Art. 32

In artikel 31 van dezelfde Codex wordt het tweede lid vervangen als volgt:

“Om de beoordeling mogelijk te maken of een internationale dienst tot hoofddoel heeft om reizigers op een traject tussen stations in verschillende lidstaten te vervoeren, zorgt het toezichthoudende orgaan ervoor dat de minister, alsook de minister die een in een openbare dienstcontract omschreven reizigersvervoerdienst per spoor heeft gegund en elke spoorwegonderneming die het openbare dienstcontract uitvoert op het traject van deze internationale reizigersvervoerdienst, op de hoogte worden gebracht.”.

Art. 33

In artikel 32, eerste lid, van dezelfde Codex wordt de bepaling onder 1°, vervangen als volgt:

“1° hetzij door de kandidaten,”.

5° dans le paragraphe 2, alinéas 1^{er} et 2, dans le texte néerlandais, le mot “aanvrager” est remplacé par le mot “kandidaat”;

6° dans le paragraphe 2, alinéa 3, dans le texte néerlandais, le mot “aanvragers” est remplacé par le mot “kandidaten”;

7° l'article est complété d'un paragraphe 3, rédigé comme suit:

“§ 3. Le Roi peut déterminer la procédure à suivre et les critères à respecter pour l'application du présent article.”.

Art. 31

Dans le titre 3, chapitre 4, section 1^{re}, du même Code, un article 27/1 est inséré, rédigé comme suit:

“Art. 27/1. Les demandes visant à obtenir des capacités de l'infrastructure peuvent être introduites par les candidats. Afin d'utiliser ces capacités de l'infrastructure, les candidats, qui ne sont pas des entreprises ferroviaires, désignent une entreprise ferroviaire pour conclure un accord avec le gestionnaire de l'infrastructure conformément à l'article 23. Ceci s'entend sans préjudice du droit des candidats à conclure des accords avec le gestionnaire de l'infrastructure au sens de l'article 32.”.

Art. 32

À l'article 31 du même Code, l'alinéa 2 est remplacé par ce qui suit:

“Afin de pouvoir évaluer si l'objectif principal d'un service international est le transport de voyageurs sur un trajet entre des gares situées dans des États membres différents, l'organe de contrôle veille à ce que le ministre, ainsi que le ministre ayant attribué un service ferroviaire de transport de voyageurs défini dans un contrat de service public et toute entreprise ferroviaire exécutant le contrat de service public sur le trajet de ce service international de transport de voyageurs soient informés.”.

Art. 33

Dans l'article 32, § 1^{er}, du même Code, le 1° est remplacé par ce qui suit:

“1° soit par les candidats,”.

Art. 34

Artikel 34 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt:

“Art. 34. Onverminderd artikel 45, werkt de infrastructuurbeheerder samen met de infrastructuurbeheerders van andere lidstaten van de Europese Unie opdat de aanvragen die op meer dan één net betrekking hebben, waaronder op het Belgische net, kunnen ingediend worden bij één loket, dat ofwel een door de infrastructuurbeheerders opgerichte gezamenlijke instantie is ofwel één enkele infrastructuurbeheerder van het betrokken treinpad. Deze laatste handelt voor rekening van de kandidaat bij het zoeken van capaciteit bij andere betrokken infrastructuurbeheerders.

Het eerste lid is van toepassing onverminderd de Verordening (EU) nr. 913/2010 van het Europees Parlement en de Raad van 22 september 2010 inzake het Europese spoorwegnet voor concurrerend goederenvervoer.

Voor het overleg over de ontwerpdienstregeling begint, komen de verschillende infrastructuurbeheerders overeen welke internationale treinpaden in de dienstregeling moeten worden opgenomen. Slechts indien absoluut noodzakelijk, worden wijzigingen aangebracht.”.

Art. 35

In artikel 35 van dezelfde Codex wordt het derde lid vervangen als volgt:

“Wanneer de ontwerp-dienstregeling is opgesteld, raadpleegt de spoorweginfrastructuurbeheerder de betrokken partijen en geeft hij hen één maand om hun opmerkingen voor te leggen. Tot de belanghebbende partijen behoren al deze die infrastructuurcapaciteit hebben aangevraagd, en ook andere partijen die in de gelegenheid wensen te worden gesteld opmerkingen te maken over de invloed die de dienstregeling kan hebben op hun mogelijkheden om gedurende het dienstregelingstijdvak spoorwegdiensten te verrichten. De infrastructuurbeheerder neemt gepaste maatregelen om met de gemaakte bezwaren rekening te houden.”.

Art. 36

Artikel 37 van dezelfde Codex wordt aangevuld met een lid, luidende:

Art. 34

L'article 34 du même Code, est remplacé par ce qui suit:

“Art. 34. Sans préjudice de l'article 45, le gestionnaire de l'infrastructure coopère avec les gestionnaires d'infrastructure ferroviaire des autres États membres de l'Union européenne afin que les demandes impliquant plusieurs réseaux, dont le réseau belge, puissent être adressées auprès d'un guichet unique, qui est soit une entité commune instituée par les gestionnaires de l'infrastructure, soit par un seul gestionnaire de l'infrastructure participant au sillon. Ce dernier agit dès lors pour le compte du candidat dans sa recherche de capacités auprès des autres gestionnaires des infrastructures ferroviaires concernés.

L'alinéa 1^{er} s'applique sans préjudice du règlement (UE) n°913/2010 du Parlement européen et du Conseil du 22 septembre 2010 relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif.

Les sillons internationaux tels que convenus par les différents gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire sont intégrés dans le projet d'horaire avant le début des consultations à son sujet. Des ajustements ne sont opérés qu'en cas d'absolue nécessité.”.

Art. 35

Dans l'article 35 du même Code, l'alinéa 3 est remplacé par ce qui suit:

“Lorsque le projet d'horaire de service est établi, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire consulte les parties intéressées et leur laisse la faculté de présenter leurs observations durant une période d'un mois. Les parties intéressées comprennent toutes celles qui ont introduit une demande de capacités de l'infrastructure, ainsi que les autres parties qui souhaitent formuler des commentaires au sujet de l'incidence que l'horaire de service pourrait avoir sur leur aptitude à fournir des services ferroviaires durant la période de validité de l'horaire de service. Le gestionnaire de l'infrastructure adopte les mesures appropriées afin de prendre en compte les préoccupations exprimées.”.

Art. 36

L'article 37 du même Code est complété par un alinéa rédigé comme suit:

“De infrastructuurbeheerder stelt de belanghebbende partijen zo spoedig mogelijk in kennis van de niet-beschikbaarheid van infrastructuurcapaciteit als gevolg van niet-geplande onderhoudswerkzaamheden.”

Art. 37

Artikel 39 van dezelfde Codex wordt aangevuld met een lid, luidende:

“De infrastructuurbeheerder kan binnen de programmerings- en coördinatieprocedure prioriteit verlenen aan specifieke diensten, doch enkel in overeenstemming met de artikelen 38, 41 en 43.”

Art. 38

Artikel 40 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt:

“Art. 40. § 1. Wanneer de infrastructuurbeheerder tijdens de programmeringsprocedure op met elkaar concurrerende aanvragen stuit, tracht hij door coördinatie van deze aanvragen de meest geschikte oplossing uit te werken, die tegemoet komt aan alle vereisten.

§ 2. Wanneer zich een situatie voordoet, waarin coördinatie vereist is, heeft de infrastructuurbeheerder het recht, binnen redelijke grenzen een van de oorspronkelijk aangevraagde infrastructuurcapaciteit afwijkende capaciteit voor te stellen.

§ 3. De infrastructuurbeheerder tracht door overleg met de betrokken kandidaten eventuele conflicten op te lossen. Zulk een overleg wordt gebaseerd op de bekendmaking van volgende informatie binnen een redelijke termijn, kosteloos en schriftelijk of elektronisch:

- a) de door alle andere kandidaten op dezelfde trajecten aangevraagde treinpaden;
- b) de op voorlopige basis aan alle andere kandidaten op dezelfde trajecten toegewezen treinpaden;
- c) de overeenkomstig paragraaf 2 voorgestelde alternatieve treinpaden op de betrokken trajecten;
- d) alle bijzonderheden over de bij de toewijzingsprocedure gehanteerde criteria.

Deze informatie wordt verstrekt zonder de identiteit van andere kandidaten mede te delen, tenzij de betrokken kandidaten daarmee hebben ingestemd.

“Le gestionnaire de l’infrastructure informe, dès que possible, les parties intéressées de l’indisponibilité des capacités de l’infrastructure en raison des travaux d’entretien non programmés.”

Art. 37

L’article 39 du même Code est complété d’un alinéa rédigé comme suit:

“Le gestionnaire de l’infrastructure peut, dans le cadre de la procédure de programmation et de coordination, accorder la priorité à certains services, mais uniquement dans les cas visés aux articles 38, 41 et 43.”

Art. 38

L’article 40 du même Code est remplacé par ce qui suit:

“Art. 40. § 1^{er}. Lorsque le gestionnaire de l’infrastructure est confronté, dans le cadre de la programmation, à des demandes concurrentes, il s’efforce, par la coordination des demandes, d’assurer la meilleure adéquation possible entre elles.

§ 2. Lorsque la situation est telle qu’une coordination s’impose, le gestionnaire de l’infrastructure peut, dans des limites raisonnables, proposer des capacités de l’infrastructure différentes de celles qui ont été demandées.

§ 3. Le gestionnaire de l’infrastructure s’efforce, en consultant les candidats concernés, de résoudre les conflits éventuels. Cette consultation est fondée sur la communication, dans un délai raisonnable, gratuitement et par écrit ou par voie électronique, des informations suivantes:

- a) les sillons demandés par tous les autres candidats sur les mêmes lignes;
- b) les sillons alloués dans un premier temps à tous les autres candidats sur les mêmes lignes;
- c) les autres sillons proposés sur les lignes concernées, conformément au paragraphe 2;
- d) des informations complètes et détaillées sur les critères de répartition des capacités.

Ces informations sont fournies sans révéler l’identité des autres candidats, à moins que les candidats concernés n’aient accepté qu’elles le soient.

De beginselen die de coördinatieprocedure leiden worden in de netverklaring vastgelegd. Zij weerspiegelen in het bijzonder de moeilijkheid om internationale treinpaden aan te leggen en de weerslag die elke wijziging bij andere spoorweginfrastructuurbeheerders kan veroorzaken.”.

Art. 39

In artikel 41 van dezelfde Codex worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragraaf 1 worden tussen het woord “spoorweginfrastructuurcapaciteit” en de woorden “van alle betrokkenen” de woorden “tot tevredenheid” ingevoegd;

2° in paragraaf 3, tweede lid, in de Franstalige tekst, wordt het woord “un” tussen het woord “par” en de woorden “arrêté royal” ingevoegd;

3° paragraaf 4 wordt opgeheven.

Art. 40

In artikel 43 van dezelfde Codex worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° het tweede lid wordt vervangen als volgt:

“De spoorweginfrastructuurbeheerder legt in de netverklaring vast op welke wijze hij bij het vaststellen van de bij de toewijzingsprocedure te hanteren voorangsregels rekening zal houden met de vroegere benuttingsgraden van treinpaden.”;

2° een lid wordt toegevoegd, luidende:

“De spoorweginfrastructuurbeheerder legt op om afstand te doen van een treinpad waarvan het gebruik over een periode van ten minste één maand lager ligt dan een bepaalde drempelwaarde die opgenomen is in de netverklaring, tenzij dit te lage gebruik het gevolg zou zijn van andere dan economische redenen en waarover de betreffende kandidaat geen controle heeft.”.

Art. 41

Artikel 45 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt:

“Art. 45. § 1. De spoorweginfrastructuurbeheerder werkt samen met de infrastructuurbeheerders van de andere lidstaten van de Europese Unie, om

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

Art. 39

A l'article 41 du même Code, les modifications suivantes sont apportées:

1° au paragraphe 1^{er}, le mot “concilier” est remplacé par les mots “répondre favorablement à”;

2° au paragraphe 3, alinéa 2, dans le texte français, le mot “un” est inséré entre le mot “par” et les mots “arrêté royal”;

3° le paragraphe 4 est abrogé.

Art. 40

A l'article 43 du même Code, les modifications suivantes sont apportées:

1° l'alinéa 2 est remplacé par ce qui suit:

“Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire précise, dans le document de référence du réseau, les conditions de prise en compte des niveaux d'utilisation antérieurs des sillons lors de la détermination des priorités dans le cadre de la procédure de répartition.”;

2° un alinéa est ajouté, rédigé comme suit:

“Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire impose la renonciation à un sillon dont l'utilisation, sur une période d'au moins un mois, a été inférieure à un seuil déterminé dans le document de référence du réseau, à moins que cette sous-utilisation ne résulte de raisons autres qu'économiques échappant au contrôle du candidat concerné.”.

Art. 41

L'article 45 du même Code est remplacé par ce qui suit:

“Art. 45. § 1^{er}. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire coopère avec les gestionnaires d'infrastructure ferroviaire des autres États membres de l'Union

spoorweginfrastructuurcapaciteit die verscheidene netten beslaat, met inbegrip van de kaderovereenkomsten bedoeld in artikel 24, op een efficiënte wijze te ontwerpen en toe te wijzen. In het raam van deze samenwerking ontwerpt de spoorweginfrastructuurbeheerder internationale treinpaden en werkt de noodzakelijke procedures hiervoor uit. Hij beoordeelt ook de behoeften aan internationale treinpaden en, in voorkomend geval, stelt hij de totstandbrenging van die trajecten voor en organiseert hij deze ter vergemakkelijking van de exploitatie van goederentreinen waarvoor een ad hoc-aanvraag als bedoeld in artikel 36 is ingediend.

Wanneer de beslissingen van de infrastructuurbeheerder gevolgen hebben voor andere infrastructuurbeheerders, stelt hij zich met hen in verbinding teneinde de toewijzing van alle relevante infrastructuurcapaciteit op een internationaal niveau te coördineren, of deze op dit niveau toe te wijzen, onverminderd de specifieke bepalingen inzake netten voor het goederenvervoer per spoor. De beginselen en criteria voor het toewijzen van capaciteit in het kader van deze samenwerking worden door de infrastructuurbeheerder bekendgemaakt in zijn netverklaring.

§ 2. Wanneer de Belgische spoorweginfrastructuurbeheerder het initiatief neemt voor deze samenwerking, meldt hij dit aan de Europese Commissie en nodigt hij haar als waarnemer uit. Hij maakt deze tevens op gepaste wijze bekend. Hij draagt er ook zorg voor dat het lidmaatschap, de werkwijzen van deze samenwerking en alle gehanteerde criteria voor de beoordeling en de toewijzing van infrastructuurcapaciteit openbaar worden gemaakt.

De infrastructuurbeheerder stuurt aan het toezicht houdende orgaan de informatie met betrekking tot de opmaak van gemeenschappelijke beginselen en praktijken voor de toewijzing van infrastructuur en van de IT-toewijzingssystemen die noodzakelijk zijn voor de vervulling van zijn taken.”

Art. 42

Artikel 47 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt:

“Art. 47. § 1. De Koning bepaalt bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad de gepaste maatregelen, met inbegrip van eventuele voorschotten, om ervoor te zorgen dat, onder normale zakelijke omstandigheden en over een redelijk tijdsverloop dat niet langer mag zijn dan vijf jaar, uit de winst-en-verliesrekening van de spoorweginfrastructuurbeheerder ten minste een evenwicht blijkt tussen de inkomsten uit de

européenne, afin de permettre la création et la répartition efficace de capacités de l’infrastructure ferroviaire impliquant plusieurs réseaux, y compris les accords-cadres visés à l’article 24. Dans le cadre de cette coopération, le gestionnaire de l’infrastructure ferroviaire organise des sillons internationaux et met en place les procédures nécessaires à cette fin. Il évalue également les besoins et, le cas échéant, propose et organise les sillons internationaux afin de faciliter l’exploitation des trains de marchandises qui font l’objet d’une demande ad hoc visée à l’article 36.

Lorsque les décisions du gestionnaire de l’infrastructure en matière de répartition ont des répercussions sur d’autres gestionnaires de l’infrastructure, il s’associe avec eux afin de coordonner la répartition des capacités de l’infrastructure ou de répartir toutes les capacités concernées au niveau international, sans préjudice des règles spécifiques relatives aux réseaux de fret ferroviaire. Les principes et critères de répartition des capacités établis dans le cadre de cette coopération sont publiés par le gestionnaire de l’infrastructure dans son document de référence du réseau.

§ 2. Lorsque le gestionnaire de l’infrastructure ferroviaire belge a l’initiative de cette coopération, il en informe la Commission européenne et il l’invite à participer en qualité d’observateur. Il le rend également public de manière appropriée. Il veille également à ce que la liste des participants, les modes de fonctionnement de cette collaboration et tous les critères utilisés pour l’évaluation et la répartition des capacités de l’infrastructure soient rendus publics.

Le gestionnaire de l’infrastructure transmet à l’organe de contrôle les informations relatives à l’élaboration des principes et pratiques communs de répartition de l’infrastructure et aux systèmes de répartition informatiques qui sont nécessaires à la réalisation de ses tâches.”

Art. 42

L’article 47 du même Code est remplacé par ce qui suit:

“Art. 47. § 1^{er}. Le Roi définit, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, les mesures appropriées, comprenant d’éventuels paiements ex ante, pour que les comptes de profits et pertes du gestionnaire de l’infrastructure ferroviaire, dans les conditions normales d’activité et par rapport à une période raisonnable qui ne dépasse pas cinq ans, présentent au moins un équilibre entre, d’une part, les recettes tirées des redevances

retributies voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur, overschotten uit andere commerciële activiteiten, niet-terugvorderbare inkomsten uit particuliere bronnen en overheidsfinanciering, waaronder begrepen voorschotten van de staat, indien van toepassing, enerzijds, en tussen spoorweginfrastructuuruitgaven, anderzijds.

§ 2. De spoorweginfrastructuurbeheerder wordt met inachtneming van de eisen inzake veiligheid en de verbetering van de kwaliteit van de spoorweginfrastructuurdienst aangemoedigd om de kosten van de terbeschikkingstelling van spoorweginfrastructuur alsmede de hoogte van retributies voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur te verminderen.

§ 3. De uitvoering van § 2 wordt verwezenlijkt via de overeenkomst, gesloten tussen de infrastructuurbeheerder en de Belgische staat, voor een duur van ten minste vijf jaar en die voldoet aan de in bijlage 25 genoemde beginselen en parameters.

De bepalingen van de in het eerste lid bedoelde overeenkomst en de structuur van de betalingen om de infrastructuurbeheerder te financieren, worden vooraf voor de gehele duur van de overeenkomst overeengekomen.

De kandidaten, en potentiële kandidaten, indien deze daarom verzoeken, worden vóór de ondertekening van de in het eerste lid bedoelde overeenkomst door de infrastructuurbeheerder geïnformeerd over de inhoud ervan en krijgen de gelegenheid om vóór haar ondertekening hun standpunt daarover kenbaar te maken. De overeenkomst wordt binnen een maand na haar ondertekening bekendgemaakt.

De infrastructuurbeheerder zorgt ervoor dat het bepaalde in de overeenkomst overeenstemt met het bedrijfsplan bedoeld in hoofdstuk 2/1 van titel 3.”

Art. 43

In dezelfde Codex wordt een artikel 47/1 ingevoegd, luidende:

“Art. 47/1. De infrastructuurbeheerder legt een register aan en houdt dit bij, van zijn activa en van de door hem beheerde activa dat wordt gebruikt om de financieringsbehoeften voor vernieuwing of vervanging van deze activa te ramen. Dit register gaat vergezeld van gedetailleerde informatie over de uitgaven voor vernieuwing en verbetering van de infrastructuur.”

d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, les excédents dégagés d'autres activités commerciales, les revenus non remboursables de sources privées et le financement par l'État, y compris, le cas échéant, les avances de l'État et, d'autre part, les dépenses d'infrastructure ferroviaire.

§ 2. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire est, tout en respectant les exigences en matière de sécurité et en améliorant la qualité de service de l'infrastructure ferroviaire, encouragé à réduire les coûts de fourniture de l'infrastructure et le niveau des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire.

§ 3. La mise en œuvre du § 2 s'effectue dans le cadre du contrat conclu, pour une durée minimale de cinq ans, entre le gestionnaire de l'infrastructure et l'État belge et qui respecte les principes de base et les paramètres énoncés à l'annexe 25.

Les modalités du contrat visé à l'alinéa 1^{er} et la structure des versements destinés à procurer des moyens financiers au gestionnaire de l'infrastructure sont convenues à l'avance et couvrent toute la durée du contrat.

Les candidats et, sur demande, les candidats potentiels, sont informés avant la signature du contrat visé à l'alinéa 1^{er} par le gestionnaire de l'infrastructure de son contenu et ont la possibilité d'exprimer leur avis sur celui-ci avant sa signature. Le contrat est publié au plus tard un mois après sa signature.

Le gestionnaire de l'infrastructure veille à la cohérence entre les dispositions de l'accord et le plan d'entreprise visé au chapitre 2/1 du titre 3.”

Art. 43

Dans le même Code, un article 47/1 est inséré, rédigé comme suit:

“Art. 47/1. Le gestionnaire de l'infrastructure dresse et tient à jour le registre de ses actifs et des actifs qu'il est chargé de gérer et qui seraient utilisés pour évaluer le financement nécessaire pour les remettre en état ou les remplacer. Ce registre est accompagné du détail des dépenses consacrées au renouvellement et à la mise à niveau de l'infrastructure.”

Art. 44

In hoofdstuk 5, afdeling 1 van dezelfde Codex wordt een artikel 48/1 ingevoegd, luidende:

“Art. 48/1. Onderhandelingen tussen de kandidaten en een infrastructuurbeheerder betreffende de hoogte van retributies voor het gebruik van de infrastructuur worden in voorkomend geval slechts toegestaan wanneer zij plaats vinden onder toezicht van het toezichthoudende orgaan. Het toezichthoudende orgaan grijpt onmiddellijk in indien het waarschijnlijk is dat de onderhandelingen in strijd zijn met de bepalingen van deze Spoorcodex.”.

Art. 45

Artikel 49 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt:

“Art. 49. § 1. De spoorweginfrastructuurbeheerder bepaalt en int, op een niet-discriminerende wijze, de retributies voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur overeenkomstig deze Spoorcodex en zijn uitvoeringsbesluiten. De exploitant van de dienstvoorziening bepaalt en int, op een niet-discriminerende wijze, de vergoeding voor het gebruik van de dienstvoorzieningen overeenkomstig deze Spoorcodex en zijn uitvoeringsbesluiten. Zij bestemmen ze om hun ondernemingen van middelen te voorzien.

§ 2. De infrastructuurbeheerder en de exploitant van de dienstvoorziening verstrekken aan het toezichthoudende orgaan alle nodige informatie over de opgelegde retributies en vergoedingen om deze laatste toe te laten zijn taken in het kader van de Spoorcodex te verrichten.

De Koning kan de nadere regels bepalen voor het verstrekken van deze informatie aan het toezichthoudende orgaan.”.

Art. 46

Artikel 50 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt:

“Art. 50. § 1. De retributies geheven voor het minimumtoegangspakket en voor de toegang via het spoor tot de dienstvoorzieningen, zijn gelijk aan de rechtstreeks aan de spoorwegdienst toewijsbare kosten.

Art. 44

Dans le chapitre 5, section 1^{re} du même Code, un article 48/1 est inséré, rédigé comme suit:

“Art. 48/1. Le cas échéant, les négociations entre les candidats et le gestionnaire de l’infrastructure concernant le niveau des redevances d’utilisation de l’infrastructure ne sont autorisées que si elles ont lieu sous l’égide de l’organe de contrôle. L’organe de contrôle intervient immédiatement si les négociations sont susceptibles de contrevenir aux dispositions du présent Code ferroviaire.”.

Art. 45

L’article 49 du même Code est remplacé par ce qui suit:

“Art. 49. § 1^{er}. Le gestionnaire de l’infrastructure ferroviaire détermine et perçoit de manière non discriminatoire les redevances d’utilisation de l’infrastructure ferroviaire, conformément au présent Code ferroviaire et à ses arrêtés d’exécution. L’exploitant d’installation de service détermine et perçoit de manière non discriminatoire les rétributions d’utilisation des installations de service, conformément au présent Code ferroviaire et ses arrêtés d’exécution. Ils les affectent au financement de leurs activités.

§ 2. Le gestionnaire de l’infrastructure et l’exploitant d’installation de service fournissent à l’organe de contrôle toute information nécessaire sur les redevances et rétributions imposées afin de permettre à ce dernier d’assumer ses fonctions au sens du présent Code ferroviaire.

Le Roi peut déterminer les modalités de la transmission de cette information à l’organe de contrôle.”.

Art. 46

L’article 50 du même Code est remplacé par ce qui suit:

“Art. 50. § 1^{er}. Les redevances perçues pour l’ensemble des prestations minimales et pour l’accès par le réseau aux installations de service sont égales au coût directement imputable à l’exploitation du service ferroviaire.

De Koning kan de regels bepalen voor de berekening van de rechtstreeks aan de spoorwegdienst toewijsbare kosten.

De infrastructuurbeheerder kan beslissen om zich geleidelijk aan deze regels aan te passen, gedurende een periode van niet langer dan vier jaar na de inwerkingtreding van dit koninklijk besluit.

§ 2. De retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur kan een retributie omvatten voor het capaciteitsgebrek van een welbepaald segment van de spoorweginfrastructuur tijdens periodes van overbelasting.

§ 3. De retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur kan worden gewijzigd om rekening te houden met de kosten van milieueffecten van de treinexploitatie. Deze wijzigingen worden gedifferentieerd naar gelang de omvang van het veroorzaakte effect. Elke wijziging van de infrastructuurretributies om rekening te houden met de kosten van geluidshinder ondersteunt de uitrusting van goederenwagens met de vanuit economisch oogpunt meest haalbare geluidsarme remtechnologie.

De Koning kan de nadere regels voor de toepassing van retributies die overeenkomen met de kosten van geluidshinder bepalen.

De heffing voor milieukosten die resulteert in een verhoging van de totale inkomsten van de infrastructuurbeheerder, wordt echter uitsluitend toegestaan indien deze ook wordt toegepast op het goederenvervoer over de weg in overeenstemming met het recht van de Europese Unie. In voorkomend geval bepaalt de Koning voor welke doeleinden deze bijkomende inkomsten moeten worden gebruikt.

§ 4. Om buitensporige schommelingen te voorkomen, mogen de retributies, bedoeld in §§ 1 tot 3, worden uitgedrukt als gemiddelden, berekend over een voldoende aantal in de punten 1 en 2 van bijlage 1 bedoelde spoorwegdiensten en periodes. Niettemin dient de relatieve omvang van de retributies voor het gebruik van de infrastructuur te worden gerelateerd aan de kosten die aan de diensten moeten worden toegeschreven.”

Art. 47

Artikel 51 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt:

“Art. 51. De vergoeding voor de toegang op het spoor binnen de in bijlage 1, punt 2, bedoelde

Le Roi peut déterminer les modalités de calcul du coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire.

Le gestionnaire de l'infrastructure peut décider de s'adapter progressivement à ces modalités, pendant une période de quatre ans maximum après l'entrée en vigueur de cet arrêté royal.

§ 2. La redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire peut inclure une redevance au titre de la rareté des capacités de la section identifiable de l'infrastructure ferroviaire pendant les périodes de saturation.

§ 3. La redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire peut être modifiée pour tenir compte du coût des effets sur l'environnement de l'exploitation des trains. Toute modification de ce type est différenciée en fonction de l'ampleur de l'effet engendré. Toute modification des redevances d'infrastructure visant à prendre en compte le coût induit par le bruit favorise la modernisation des wagons utilisant la technologie de freinage à bas niveau de bruit disponible aux conditions économiques les plus avantageuses.

Le Roi peut déterminer les modalités pour l'application des redevances correspondant au coût des effets du bruit.

La tarification des coûts environnementaux entraînant une augmentation du montant global des recettes réalisées par le gestionnaire de l'infrastructure n'est cependant autorisée que si elle s'applique au fret routier, conformément au droit de l'Union européenne. Le cas échéant, le Roi détermine l'affectation de ces recettes supplémentaires.

§ 4. Afin d'éviter des variations disproportionnées, les redevances visées aux §§ 1^{er} à 3 peuvent être exprimées en moyennes calculées sur un éventail suffisant de services ferroviaires visés aux points 1 et 2 de l'annexe 1^{re} et de périodes. Toutefois, l'importance relative des redevances d'utilisation de l'infrastructure est en rapport avec les coûts imputables aux différents services.”

Art. 47

L'article 51 du même Code est remplacé par ce qui suit:

“Art. 51. La rétribution imposée pour l'accès aux voies dans les installations de service visées à l'annexe 1,

dienstvoorzieningen en op de verlening van diensten in deze voorzieningen mogen in geen geval hoger liggen dan de kosten om de diensten te verrichten, vermeerderd met een redelijke winst.

Indien de aanvullende of ondersteunende diensten bedoeld in bijlage 1, punten 3 en 4, slechts door één leverancier worden aangeboden, mogen de voor dergelijke diensten geheven vergoedingen niet hoger zijn dan de kosten die nodig zijn om de diensten te verrichten vermeerderd met een redelijke winst.”.

Art. 48

In dezelfde Codex wordt een artikel 52/1 ingevoegd, luidende:

“Art. 52/1. De retributies voor het gebruik van de infrastructuur voor het gebruik van de in beschikking 2009/561/EG gespecificeerde spoorwegcorridors worden gedifferentieerd om een prikkel te geven om treinen uit te rusten met het ETCS dat voldoet aan de versie zoals door de Commissie is vastgesteld bij Beschikking 2008/386 en aan de volgende versies. Deze differentiatie leidt niet tot algemene veranderingen in de inkomsten voor de infrastructuurbeheerder.

Deze differentiatie van retributies voor het gebruik van infrastructuur is niet van toepassing op de in beschikking 2009/561/EG gespecificeerde spoorlijnen waarop alleen verkeer is toegestaan met treinen die met het ETCS systeem zijn uitgerust.

De Koning kan beslissen om deze differentiatie uit te breiden tot spoorweglijnen die niet vermeld zijn in beschikking 2009/561/EG.

De Koning kan de nadere regels bepalen die dienen gevolgd te worden bij het toepassen van de differentiatie van de retributies voor het gebruik van de infrastructuur.

Dit artikel is niet van toepassing op treinen die niet met het ETCS systeem zijn uitgerust en die voor regionale reizigersvervoersdiensten worden gebruikt die vóór 1985 voor het eerste in gebruik zijn genomen.”.

Art. 49

Artikel 53 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt:

“Art. 53. De spoorweginfrastructuurbeheerder en de exploitant van de dienstvoorziening moeten altijd kunnen aantonen dat de retributies voor het gebruik van

point 2, et la fourniture de services dans ces installations, ne dépasse pas le coût de leur prestation majoré d'un bénéfice raisonnable.

Lorsque les services visés à l'annexe 1^{re}, points 3 et 4, c'est-à-dire les prestations complémentaires et les prestations connexes, ne sont proposés que par un seul fournisseur, la rétribution imposée pour un tel service ne dépasse pas le coût de la prestation majoré d'un bénéfice raisonnable.”.

Art. 48

Dans le même Code, un article 52/1 est inséré, rédigé comme suit:

“Art. 52/1. Les redevances d'utilisation de l'infrastructure pour l'utilisation de corridors ferroviaires définis dans la décision 2009/561/CE sont différenciées de manière à encourager l'équipement des trains avec le système ETCS conforme à la version adoptée par la décision 2008/386/CE et aux versions ultérieures. Cette différenciation n'entraîne aucun changement du montant global des recettes réalisées par le gestionnaire de l'infrastructure.

Cette différenciation des redevances d'utilisation de l'infrastructure ne s'applique pas aux lignes ferroviaires mentionnées dans la décision 2009/561/CE sur lesquelles ne circulent que des trains équipés du système ETCS.

Le Roi peut décider d'étendre cette différenciation aux lignes ferroviaires non mentionnées dans la décision 2009/561/CE.

Le Roi peut déterminer les modalités à suivre pour mettre en place cette différenciation de la redevance d'utilisation de l'infrastructure.

Cet article ne s'applique pas aux trains non équipés du système ETCS et utilisés pour les services régionaux de transport de voyageurs qui ont été mis en service pour la première fois avant 1985.”.

Art. 49

L'article 53 du même Code est remplacé par ce qui suit:

“Art. 53. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et l'exploitant d'installation de service doivent à tout moment pouvoir démontrer que les redevances

de spoorweginfrastructuur en de vergoedingen voor de dienstvoorzieningen die daadwerkelijk gefactureerd worden in overeenstemming zijn met de methode, de reglementering en de schalen opgenomen in de netverklaring.

In het kader van de heffing van milieukosten houdt de infrastructuurbeheerder de nodige informatie bij en garandeert de traceerbaarheid van de oorsprong van deze retributies.”

Art. 50

In dezelfde Codex wordt een artikel 53/1 ingevoegd, luidende:

“Art. 53/1. De exploitant van de voorziening voor het leveren van de in bijlage 1, punten 2, 3 en 4, bedoelde diensten deelt aan de infrastructuurbeheerder de informatie betreffende hun vergoedingen mee, die in de netverklaring moeten worden opgenomen, of verwijst naar een internetsite waarop deze informatie kosteloos in elektronische vorm wordt aangeboden.”

Art. 51

Artikel 54 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt:

“Art. 54. De infrastructuurbeheerder mag een passende retributie toepassen voor toegewezen maar niet-gebruikte capaciteit. Die retributie op niet-gebruikte capaciteit dient om een efficiënt capaciteitsgebruik aan te moedigen. Het toepassen van een dergelijk retributie voor kandidaten aan wie een treinpad is toegewezen, is verplicht indien zij regelmatig nalaten de toegewezen paden of delen daarvan te gebruiken. Voor de toepassing van deze retributie maakt de infrastructuurbeheerder in zijn netverklaring de criteria bekend voor het vaststellen van zulke nalatigheid van gebruik. Het toezichthoudende orgaan controleert deze criteria. Deze retributie wordt betaald door hetzij de kandidaat, hetzij de spoorwegonderneming die overeenkomstig artikel 27/1, is aangewezen. De infrastructuurbeheerder is te allen tijde in staat aan iedere belanghebbende mee te delen welke infrastructuurcapaciteit al is toegewezen aan de spoorwegondernemingen die daarvan gebruikmaken.”

Art. 52

In artikel 55 van dezelfde Codex worden de volgende wijzigingen aangebracht:

d'utilisation d'infrastructure ferroviaire et les rétributions des services réellement facturées sont conformes à la méthode, à la réglementation et aux barèmes définis dans le document de référence du réseau.

Dans le cadre de la tarification des coûts environnementaux, le gestionnaire de l'infrastructure conserve les informations nécessaires et garantit la traçabilité de l'origine de ces redevances.”

Art. 50

Dans le même Code, un article 53/1 est inséré, rédigé comme suit:

“Art. 53/1. L'exploitant de l'installation destinée à la prestation des services visés à l'annexe 1^{re}, points 2, 3 et 4, transmet au gestionnaire de l'infrastructure les informations sur les rétributions à inclure dans le document de référence du réseau ou indique un site internet où ces informations sont mises gratuitement à disposition sous forme électronique.”

Art. 51

L'article 54 du même Code est remplacé par ce qui suit:

“Art. 54. Le gestionnaire de l'infrastructure peut percevoir une redevance appropriée pour les capacités attribuées mais non utilisées. Cette redevance, perçue en cas de non-utilisation, encourage une utilisation efficace des capacités et est obligatoirement perçue lorsque des candidats qui se sont vu attribuer un sillon s'abstiennent, de façon régulière, de l'utiliser en tout ou partie. Le gestionnaire de l'infrastructure établit, dans son document de référence du réseau, les critères de détermination du défaut d'utilisation pour la perception de cette redevance. L'organe de contrôle vérifie ces critères. Le paiement de cette redevance est effectué soit par le candidat, soit par l'entreprise ferroviaire désignée, conformément à l'article 27/1. Le gestionnaire de l'infrastructure est, en permanence, en mesure d'indiquer à toute partie intéressée les capacités d'infrastructure qui ont déjà été attribuées aux entreprises ferroviaires utilisatrices.”

Art. 52

A l'article 55 du même Code, les modifications suivantes sont apportées:

1° paragraaf 1 wordt vervangen als volgt:

“§ 1. De infrastructuurbeheerder kan met betrekking tot kandidaten regels vaststellen om ervoor te zorgen dat aan zijn gewettigde verwachtingen ten aanzien van toekomstige inkomsten en het toekomstige gebruik van de infrastructuur wordt voldaan. Dergelijke regels moeten passend, transparant en niet-discriminerend zijn. Zij worden gespecificeerd in de netverklaring. De regels mogen slechts betrekking hebben op een financiële garantie, die een passend niveau, dat in verhouding staat tot het beoogde bedrijfsactiviteitsniveau van de kandidaat, niet mag overschrijden, en op de mogelijkheid om reglementaire offertes voor infrastructuurcapaciteit in te dienen.”;

2° paragraaf 2 wordt vervangen als volgt:

“§ 2. De Koning kan criteria bepalen die dienen te worden nageleefd voor de toepassing van dit artikel.”

Art. 53

Artikel 56 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt:

“Art. 56. § 1. In afwijking van afdeling 2 kan de Koning, zo de markt dit aankan, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, besluiten tot extra retributies voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur om de volledige dekking van de door de spoorweginfrastructuurbeheerder gemaakte kosten te verkrijgen, op basis van efficiënte, transparante en niet-discriminerende beginselen, waarbij een optimale concurrentiepositie van spoorwegmarktsegmenten wordt gewaarborgd. De heffingsregeling moet productiviteitsstijgingen die de spoorwegondernemingen hebben verwezenlijkt, respecteren.

Het in het eerste lid bedoelde besluit sluit het gebruik van de spoorweginfrastructuren door marktsegmenten, die op zijn minst de rechtstreeks uit de exploitatie van de spoorwegdiensten voortvloeiende kosten kunnen dekken, niet uit, en ook niet een rendement indien de markt het toelaat.

Voorafgaand aan het in eerste lid bedoelde besluit maakt de infrastructuurbeheerder een evaluatieverslag op over de relevantie van extra retributies voor bepaalde marktsegmenten, waarbij hij minstens rekening houdt met de in bijlage 24, punt 1, genoemde paren van beoordelingselementen en daaruit de relevante selecteert. De door de infrastructuurbeheerder vastgestelde lijst van marktsegmenten bevat ten minste de drie volgende segmenten: goederenvervoersdiensten,

1° le paragraphe 1^{er} est remplacé par ce qui suit:

“§ 1^{er}. Le gestionnaire de l'infrastructure peut imposer aux candidats des règles afin d'assurer la sauvegarde de ses aspirations légitimes en ce qui concerne les recettes et l'utilisation futures de l'infrastructure. Ces règles sont appropriées, transparentes et non discriminatoires. Elles figurent dans le document de référence du réseau. Elles ne peuvent porter que sur la fourniture d'une garantie financière ne dépassant pas un niveau approprié, proportionnel au niveau d'activité envisagé du candidat, et sur la capacité à présenter des offres conformes en vue de l'obtention de capacités de l'infrastructure.”;

2° le paragraphe 2 est remplacé par ce qui suit:

“§ 2. Le Roi peut arrêter les critères à respecter pour l'application du présent article.”

Art. 53

L'article 56 du même Code est remplacé par ce qui suit:

“Art. 56. § 1^{er}. Par dérogation à la section 2, le Roi peut, par un arrêté délibéré en Conseil des ministres, décider, si le marché s'y prête, des majorations de la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire afin de procéder au recouvrement total des coûts encourus par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, sur la base de principes efficaces, transparents et non discriminatoires, tout en garantissant une compétitivité optimale des segments du marché ferroviaire. Le système de tarification respecte les gains de productivité réalisés par les entreprises ferroviaires.

L'arrêté visé à l'alinéa 1^{er} n'exclut pas l'utilisation des infrastructures ferroviaires par des segments de marché qui peuvent au moins acquitter le coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire, plus un taux de rentabilité si le marché s'y prête.

Préalablement à l'arrêté visée à l'alinéa 1^{er}, le gestionnaire de l'infrastructure réalise un rapport d'évaluation de la pertinence de majorations pour des segments de marché spécifiques, en considérant au moins les paires d'éléments énumérées à l'annexe 24, point 1, et en retenant les plus pertinentes. La liste des segments de marché définis par le gestionnaire de l'infrastructure contient au moins les trois segments suivants: services de fret, services de transport de voyageurs dans le

reizigersvervoersdiensten in het kader van een openbare dienstcontract en overige reizigersvervoersdiensten.

De infrastructuurbeheerder kan de marktsegmenten verder onderverdelen naar goederensoort of reizigerscategorie.

Ook marktsegmenten waarin spoorwegondernemingen thans niet actief zijn, maar waarin tijdens de geldigheidsperiode van de heffingsregeling diensten zouden kunnen worden verleend, moeten worden vermeld. De infrastructuurbeheerder neemt voor deze marktsegmenten geen extra retributies in de heffingsregeling op.

De lijst van marktsegmenten wordt bekendgemaakt in de netverklaring en wordt minstens om de vijf jaar geëvalueerd. Het toezichthoudende orgaan beheert deze lijst in overeenstemming met artikel 62.

§ 2. Wanneer de essentiële onderdelen van de heffingsregeling, vastgesteld overeenkomstig paragraaf 1, eerste lid, gewijzigd zijn, worden deze wijzigingen bekend gemaakt ten minste drie maanden voor de uiterste termijn voor de bekendmaking van de netverklaring.”

Art. 54

Artikel 59, § 5, van dezelfde Codex wordt aangevuld met de volgende zin:

“De kortingsregelingen worden jegens alle spoorwegondernemingen op niet-discriminerende wijze toegepast.”

Art. 55

In de Nederlandse tekst van artikel 60 van dezelfde Codex worden de woorden “retributies voor het gebruik van de” ingevoegd tussen de woorden “treffen voor” en de woorden “spoorweginfrastructuurgebruik”.

Art. 56

In titel 3, hoofdstuk 5, van dezelfde Codex wordt een afdeling 4 ingevoegd, luidende:

“Afdeling 4. Samenwerking met andere spoorweginfrastructuurbeheerders”.

cadre d'un contrat de service public et autres services de transport de voyageurs.

Le gestionnaire de l'infrastructure peut procéder à une différenciation plus poussée des segments de marché en fonction des marchandises ou des voyageurs transportés.

Les segments de marché sur lesquels les entreprises ferroviaires n'interviennent pas actuellement mais peuvent fournir des services durant la période de validité du système de tarification sont également définis. Pour ces segments de marché, le gestionnaire de l'infrastructure n'introduit pas de majoration dans le système de tarification.

La liste des segments de marché est publiée dans le document de référence du réseau et fait l'objet d'une révision au moins tous les cinq ans. L'organe de contrôle vérifie cette liste conformément à l'article 62.

§ 2. Lorsque des éléments essentiels du système de tarification fixé conformément au § 1^{er}, alinéa 1^{er}, sont modifiés, ces modifications sont rendues publiques au moins trois mois avant la date limite de publication du document de référence du réseau.”

Art. 54

L'article 59, § 5, du même Code est complété par la phrase suivante:

“Les systèmes de réductions sont appliqués de manière non discriminatoire à toutes les entreprises ferroviaires.”

Art. 55

Dans le texte néerlandais de l'article 60 de du même Code, les mots “*retributies voor het gebruik van de*” sont insérés entre les mots “*treffen voor*” et les mots “*spoorweginfrastructuurgebruik*”.

Art. 56

Dans le titre 3, chapitre 5, du même Code, une section 4 est insérée, intitulée:

“Section 4. Coopération avec d'autres gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire”.

Art. 57

In afdeling 4, ingevoegd bij artikel 56, wordt een artikel 60/1 ingevoegd, luidende:

“Art. 60/1. De infrastructuurbeheerder werkt samen met en onderhandelt met de infrastructuurbeheerders van de andere lidstaten van de Europese Unie om de invoering van efficiënte heffingsregelingen mogelijk te maken alsook om de heffing te coördineren of om retributies te heffen voor de exploitatie van treindiensten die over meer spoorwegnetten binnen de Unie worden verricht. De infrastructuurbeheerder spant zich in het bijzonder in voor het waarborgen van een optimale concurrentiepositie van internationale spoorvervoersdiensten en voor het verzekeren van een efficiënt gebruik van de spoorwegnetten. Hiertoe ontwikkelt hij passende procedures, met inachtneming van de bepalingen van de richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte.

De infrastructuurbeheerder werkt samen met de infrastructuurbeheerders van andere lidstaten van de Europese Unie opdat de in artikel 56 bedoelde extra retributies en de in artikel 23 bedoelde prestatieregelingen op efficiënte wijze kunnen worden toegepast op verkeer dat gebruik maakt van meerdere spoorwegnetten binnen de Unie.”.

Art. 58

In artikel 62 van dezelfde Codex, gewijzigd door het koninklijk besluit van 21 december 2013, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragraaf 3, wordt 1° vervangen als volgt:

“1° het controleert de overeenstemming van de voorlopige en de definitieve versie van de netverklaring met deze Spoorcodex en zijn uitvoeringsbesluiten;”;

2° in paragraaf 3, wordt 5° aangevuld met de volgende zin:

“De Koning kan de procedure en de criteria bepalen die tijdens het onderzoek moeten worden nageleefd;”;

3° in paragraaf 3, wordt 9° vervangen als volgt:

“9° het controleert de toegang tot de diensten en hun heffingen overeenkomstig artikel 9;”;

Art. 57

Dans la section 4 insérée par l'article 56, il est inséré un article 60/1, rédigé comme suit:

“Art. 60/1. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire coopère et s'associe avec les gestionnaires d'infrastructure ferroviaire des autres États membres de l'Union européenne de manière à permettre l'application de systèmes de tarification efficaces et pour coordonner la tarification ou pour percevoir la redevance pour le fonctionnement des services ferroviaires circulant sur plusieurs réseaux du système ferroviaire au sein de l'Union. Le gestionnaire de l'infrastructure s'efforce en particulier de garantir une compétitivité optimale des services ferroviaires internationaux et d'assurer une utilisation efficace des réseaux ferroviaires. À cette fin, il met en place les procédures appropriées, soumises aux règles fixées par la directive 2012/34/UE du Parlement Européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen.

Le gestionnaire de l'infrastructure coopère avec les gestionnaires d'infrastructure ferroviaire des autres États membres de l'Union européenne en vue d'une application efficace des majorations visées à l'article 56 et des systèmes d'amélioration des performances visés à l'article 23, pour le trafic circulant sur plusieurs réseaux du système ferroviaire au sein de l'Union.”.

Art. 58

A l'article 62 du même Code, modifié par l'arrêté royal du 21 décembre 2013, les modifications suivantes sont apportées:

1° dans le paragraphe 3, le 1° est remplacé par ce qui suit:

“1° contrôle la conformité du document de référence du réseau, dans ses versions provisoires et définitives, au présent Code ferroviaire et à ses arrêtés d'exécution;”;

2° dans le paragraphe 3, le 5° est complété par la phrase suivante:

“Le Roi peut arrêter la procédure et les critères à respecter lors de cet examen;”;

3° dans le paragraphe 3, le 9° est remplacé par ce qui suit:

“9° contrôle l'accès aux services et leur tarification conformément à l'article 9;”;

4° 10° wordt vervangen als volgt:

“10° het controleert of de uitoefening van de eeuwigdurende erfdienstbaarheid bedoeld in artikel 156*quater*, § 1, van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, het recht van toegang bedoeld in artikel 9 van de Spoorcodex niet in het gedrang brengt.”.

5° paragraaf 3 wordt aangevuld met een lid luidende als volgt:

“Onverminderd de bevoegdheden van de nationale mededingingsautoriteiten om de concurrentie op de markt voor spoorwegdiensten te garanderen, heeft het toezichthoudende orgaan de bevoegdheid toezicht te houden op de toestand van de concurrentie op de markt voor spoorwegdiensten en controleert zij in het bijzonder uit eigen beweging lid 1, punten 1° tot en met 10°, teneinde discriminatie van de kandidaten te voorkomen. Zij gaat met name na of de netverklaringen discriminerende bepalingen bevatten en of deze beslissingsbevoegdheden voor de infrastructuurbeheerder scheppen die kunnen worden gebruikt om de kandidaten te discrimineren.”;

6° in paragraaf 4, eerste lid, wordt 3° ingevoegd, luidende als volgt:

“3° binnen tien werkdagen, de geschillen in verband met de prestatieregeling, onverminderd de bestaande beroepsprocedures, op vraag van de infrastructuurbeheerder of van een spoorwegonderneming.”.

7° paragraaf 4 wordt aangevuld met een zin luidende als volgt:

“Deze nadere regels worden bovendien opgenomen in de netverklaring.”;

8° paragraaf 5 wordt vervangen als volgt:

“§ 5. Teneinde zijn opdracht inzake de behandeling van klachten te vervullen, kunnen bij het toezichthoudende orgaan schriftelijke klachten worden ingediend door middel van aangetekende zendingen door elke kandidaat, met name om beroep in te stellen tegen beslissingen van de infrastructuurbeheerder of, indien van toepassing, de spoorwegonderneming of de exploitant van een dienstvoorziening wanneer hij denkt het slachtoffer te zijn van een oneerlijke behandeling, van een discriminatie of van elk ander nadeel met betrekking tot:

4° le 10° est remplacé par ce qui suit:

“10° vérifie que l'exercice de la servitude perpétuelle visée à l'article 156*quater*, § 1^{er}, de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques ne porte pas atteinte au droit d'accès visé à l'article 9 du Code ferroviaire.”.

5° le paragraphe 3 est complété par un alinéa rédigé comme suit:

“Sans préjudice des compétences des autorités nationales de concurrence pour assurer la concurrence sur le marché des services ferroviaires, l'organe de contrôle est habilité à assurer le suivi de la situation de la concurrence sur les marchés des services ferroviaires et, en particulier, à contrôler l'alinéa 1^{er}, points 1° à 10°, de sa propre initiative en vue de corriger toute discrimination à l'égard des candidats. Il vérifie notamment si le document de référence du réseau contient des clauses discriminatoires ou octroie au gestionnaire de l'infrastructure des pouvoirs discrétionnaires pouvant être utilisés à des fins de discrimination à l'égard des candidats.”;

6° dans le paragraphe 4, alinéa 1^{er}, est inséré le 3° rédigé comme suit:

“3° dans les dix jours ouvrables, les litiges relatifs au système d'amélioration des performances, sans préjudice des voies de recours existantes, à la demande du gestionnaire de l'infrastructure ou d'une entreprise ferroviaire.”.

7° le paragraphe 4 est complété par une phrase rédigée comme suit:

“Ce règlement est également exposé dans le document de référence du réseau.”;

8° le paragraphe 5 est remplacé par ce qui suit:

“§ 5. Au titre de ses missions de recours administratif, l'organe de contrôle peut être saisi sur plainte écrite, notifiée par envoi recommandé, par tout candidat, notamment pour introduire un recours contre les décisions prises par le gestionnaire de l'infrastructure ou, le cas échéant, par l'entreprise ferroviaire ou l'exploitant d'une installation de service, s'il s'estime victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice en ce qui concerne:

1° de voorlopige en de definitieve versie van de netverklaring of de criteria die erin zijn opgenomen;

2° de toewijzingsprocedure voor infrastructuurcapaciteit en haar resultaten en de verplichtingen die daaruit voortvloeien;

3° de heffingsregeling, met inbegrip van de prestatieregeling bedoeld in artikel 23, derde lid, de hoogte of de structuur van retributies voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur en de verplichtingen die daaruit voortvloeien;

4° de in de artikelen 5, 6, 7, 1° en 3°, 8 en 9 opgenomen bepalingen inzake toegang tot de spoorweginfrastructuur;

5° de in artikel 9 opgenomen bepalingen inzake toegang tot de dienstvoorzieningen;

6° de uitoefening van de eeuwigdurende erfdienstbaarheid bedoeld in artikel 156 quater, § 1, van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven.

Het administratief beroep schorst de aangevochten beslissing niet, behoudens andersluidende, gemotiveerde beslissing van het toezichthoudende orgaan op verzoek van de klagende partij.”

Art. 59

In artikel 63 van dezelfde Codex, gewijzigd door het koninklijk besluit van 21 december 2013, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° paragraaf 3 wordt vervangen als volgt:

“§ 3. In uitvoering van zijn opdracht inzake controle en administratief beroep, neemt het toezichthoudende orgaan elke maatregel die nodig is, met inbegrip van bewarende maatregelen en bestuurlijke boetes, om een einde te stellen aan de inbreuken op de netverklaring, de toewijzing van de capaciteit, de heffingen voor het gebruik van infrastructuur en de bepalingen inzake toegang overeenkomstig de artikelen 64 en 65, en onder meer inzake toegang tot dienstvoorzieningen overeenkomstig artikel 9.

Indien beroep wordt ingesteld tegen een weigering capaciteit te verlenen, of tegen de voorwaarden van een capaciteitsaanbod, beslist het toezichthoudende orgaan ofwel dat er geen wijziging van de beslissing van de infrastructuurbeheerder nodig is, ofwel dat de

1° le document de référence du réseau, dans ses versions provisoires et définitives, ou les critères qu'il contient;

2° la procédure de répartition des capacités d'infrastructure et ses résultats et les obligations qui en découlent;

3° le système de tarification, en ce compris le système d'amélioration des performances visé à l'article 23, alinéa 3, le niveau ou la structure des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et les obligations qui en découlent;

4° les dispositions en matière d'accès à l'infrastructure ferroviaire visées aux articles 5, 6, 7, 1° et 3°, 8 et 9;

5° les dispositions en matière d'accès aux installations de service visées à l'article 9;

6° l'exercice de la servitude perpétuelle visée à l'article 156 quater, § 1^{er}, de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques.

Le recours administratif n'est pas suspensif de la décision attaquée, sauf décision contraire motivée de l'organe de contrôle à la demande de la partie plaignante.”

Art. 59

À l'article 63 du même Code, modifié par l'arrêté royal du 21 décembre 2013, les modifications suivantes sont apportées:

1° le paragraphe 3 est remplacé par ce qui suit:

“§ 3. En exécution de ses missions de contrôle et de recours administratif, l'organe de contrôle prend toute mesure nécessaire, y compris des mesures conservatoires et des amendes administratives, pour mettre fin aux infractions relatives au document de référence du réseau, à la répartition des capacités, à la tarification de l'infrastructure et aux dispositions en matière d'accès, conformément aux articles 64 et 65, et notamment en matière d'accès aux installations de service conformément à l'article 9.

Au cas où un recours est introduit contre un refus d'octroyer des capacités de l'infrastructure ou contre les modalités d'une proposition de capacités, l'organisme de contrôle soit confirme qu'il n'y a pas lieu de modifier la décision prise par le gestionnaire de l'infrastructure,

betwiste beslissing overeenkomstig haar beslissing wordt gewijzigd.”;

2° het artikel wordt aangevuld met een paragraaf 4, luidende als volgt:

“§ 4. Het toezichthoudende orgaan heeft de bevoegdheid om audits uit te voeren of externe audits te laten uitvoeren bij een infrastructuurbeheerder, exploitanten van dienstvoorzieningen en, zo nodig, spoorwegondernemingen om de naleving van de in artikel 4 voorgeschreven boekhoudkundige scheiding te controleren. In dit verband kan het toezichthoudende orgaan om alle relevante informatie verzoeken. Het toezichthoudende orgaan heeft in het bijzonder de bevoegdheid om infrastructuurbeheerders, exploitanten van dienstvoorzieningen en alle ondernemingen of andere entiteiten die verschillende typen spoorvervoer of infrastructuurbeheer uitvoeren of integreren als bedoeld in artikel 4, § 1, en in artikel 9, te verzoeken om alle in bijlage 26 genoemde boekhoudkundige informatie of een gedeelte daarvan te verstrekken, in voldoende mate gedetailleerd, overeenkomstig hetgeen als noodzakelijk en evenredig wordt geacht.

Onverminderd de bestaande bevoegdheden van de autoriteiten die bevoegd zijn voor gevallen van staatssteun, mag het toezichthoudende orgaan aan de hand van de boekhouding ook conclusies trekken inzake gevallen van staatssteun, en deelt zij die gevallen zo nodig mee aan deze autoriteiten.”.

Art. 60

Artikel 64 van dezelfde Codex wordt gewijzigd als volgt:

1° het derde lid wordt opgeheven;

2° hetzelfde artikel wordt aangevuld met vier leden die luiden als volgt:

“De boete wordt door de administratie van de belasting over de toegevoegde waarde, de registratie en de domeinen gestort aan de Schatkist.

Elk jaar op 1 januari, worden deze bedragen aangepast aan de gezondheidsindex volgens de volgende formule: het basisbedrag, vermenigvuldigd met de nieuwe index en gedeeld door de oorspronkelijke index.

De nieuwe index is de gezondheidsindex van de maand november van het jaar voorafgaand aan het jaar waarin de bedragen overeenkomstig het vierde lid worden aangepast. De oorspronkelijke index is de

soit exige la modification de la décision incriminée conformément à sa décision.”;

2° l'article est complété par un paragraphe 4, rédigé comme suit:

“§ 4. L'organe de contrôle est habilité à effectuer des audits ou à commander des audits externes auprès du gestionnaire de l'infrastructure, des exploitants d'installations de service et, le cas échéant, auprès des entreprises ferroviaires pour vérifier le respect des dispositions relatives à la séparation comptable établies à l'article 4. À cet égard, l'organe de contrôle est habilité à demander toute information utile. En particulier, il est habilité à demander au gestionnaire de l'infrastructure, aux exploitants d'installations de service et à toutes les entreprises ou autres entités qui assurent ou intègrent différents types de services de transport ferroviaire ou de gestion de l'infrastructure, tels que visés à l'article 4, § 1^{er}, et à l'article 9, la totalité ou une partie des informations comptables mentionnées à l'annexe 26, avec un degré de détail suffisant au regard de ce qui est jugé nécessaire et proportionné.

Sans préjudice des pouvoirs des autorités nationales chargées des questions en matière d'aides d'État, l'organisme de contrôle peut en outre tirer des comptes des conclusions au sujet de problèmes en matière d'aides d'État, conclusions qu'il transmet auxdites autorités.”.

Art. 60

L'article 64 du même Code, est modifié comme suit:

1° l'alinéa 3 est abrogé;

2° l'article est complété par quatre alinéas rédigés comme suit:

“L'amende est recouvrée au profit du Trésor par l'administration de la taxe sur la valeur ajoutée, de l'enregistrement et des domaines.

Chaque année au 1^{er} janvier, ces montants sont adaptés à l'indice santé selon la formule suivante: le montant de base multiplié par le nouvel indice et divisé par l'indice de départ.

Le nouvel indice est l'indice santé du mois de novembre de l'année précédant l'année dans laquelle les montants sont adaptés conformément à l'alinéa 4. L'indice de départ est l'indice santé de novembre 2013.

gezondheidsindex van november 2013. Het bekomen resultaat wordt afgerond naar de hogere euro indien het deel in decimalen groter of gelijk is aan vijftig cent. De afronding gebeurt naar de lagere euro indien dit deel kleiner is dan vijftig cent.

De verjaringstermijn voor invordering van de bestuurlijke boete wordt vastgesteld op drie jaar vanaf de dag waarop de feiten gepleegd zijn. De bevoegdheid tot invordering van de bestuurlijke boete verjaart na twee jaar vanaf de laatste dag waarop de overtreder diende te betalen.

Indien de overtreder de bestuurlijke boete te laat betaalt, wordt het bedrag van rechtswege verhoogd met de wettelijke rentevoet, met een minimum van vijf procent van het bedrag van de bestuurlijke boete.”

Art. 61

In artikel 65 van dezelfde Codex, wordt het eerste lid vervangen als volgt:

“Het toezichthoudende orgaan beslist in de gevallen bedoeld in artikel 63, § 3, na de betrokken partijen te hebben gehoord, binnen zes weken na ontvangst van alle relevante inlichtingen. Het toezichthoudende orgaan neemt klachten in behandeling en vraagt relevante informatie op en treedt in overleg met alle betrokken partijen binnen een maand vanaf de ontvangst van de klacht. De Koning bepaalt de nadere regels voor de procedure in de gevallen bedoeld in artikel 63, § 3.”

Art. 62

In titel 3, hoofdstuk 6, van dezelfde Codex, wordt een afdeling 3/1 ingevoegd, luidend:

“Afdeling 3/1. Samenwerking met andere organen, overleg en aanvraag van informatie”.

Art. 63

In afdeling 3/1, ingevoegd door artikel 62, wordt een artikel 66/1 ingevoegd, luidende:

“Art. 66/1. Het toezichthoudende orgaan werkt nauw samen met de veiligheidsinstantie en met de vergunningverlenende autoriteit.

Deze organen ontwikkelen een gemeenschappelijk kader voor samenwerking en informatie-uitwisseling dat erop is gericht nadelige effecten voor de concurrentie

Le résultat obtenu est arrondi à l'euro supérieur si la partie décimale est supérieure ou égale à cinquante cents. Il l'est à l'euro inférieur si cette partie est inférieure à cinquante cents.

Le délai de prescription pour l'infliction d'une amende administrative est fixé à trois ans à partir de la date de commission des faits. Le droit de percevoir l'amende administrative se prescrit par deux ans à dater du dernier jour où le contrevenant aurait dû payer.

Si le contrevenant paie l'amende administrative avec retard, le montant est majoré de plein droit du taux d'intérêt légal, avec un minimum de cinq pour cent du montant de l'amende administrative.”

Art. 61

Dans l'article 65 du même Code, l'alinéa 1^{er} est remplacé par ce qui suit:

“L'organe de contrôle statue dans les cas visés à l'article 63, § 3, après avoir entendu les parties en cause, dans les six semaines qui suivent la réception de toutes les informations utiles. En cas de plainte, l'organe de contrôle sollicite des informations utiles et engage des consultations avec toutes les parties concernées dans un délai d'un mois à partir de la réception de la plainte. Le Roi détermine les modalités de la procédure dans les cas visés à l'article 63, § 3.”

Art. 62

Dans le titre 3, chapitre 6, du même Code, une section 3/1 est insérée, intitulée:

“Section 3/1. Coopération avec d'autres organes, consultation et demande d'informations”.

Art. 63

Dans la section 3/1 insérée par l'article 62, il est inséré un article 66/1, rédigé comme suit:

“Art. 66/1. L'organe de contrôle coopère étroitement avec l'autorité de sécurité et avec l'autorité responsable des licences.

Ces organes élaborent ensemble un cadre de coopération et d'échange d'informations visant à prévenir les effets préjudiciables à la concurrence ou à la

of de veiligheid in de spoorwegsector te voorkomen. Dit kader voorziet onder meer in een mechanisme voor het verstrekken van aanbevelingen door het toezichthoudende orgaan aan de veiligheidsinstantie en aan de vergunningverlenende autoriteit over kwesties die van invloed kunnen zijn op de concurrentie op de spoorwegmarkt voor spoorwegdiensten, evenals in een mechanisme voor het verstrekken van aanbevelingen door de veiligheidsinstantie aan het toezichthoudende orgaan en de instantie die verantwoordelijk is voor het verlenen van vergunningen over kwesties die van invloed kunnen zijn op de veiligheid. Onverminderd de onafhankelijkheid van elk van de instanties in de uitoefening van hun respectieve bevoegdheden bestuderen de betreffende instanties deze aanbevelingen alvorens besluiten te nemen. Indien de desbetreffende instantie besluit van deze aanbevelingen af te wijken, vermeldt zij de redenen daarvoor in haar besluiten.”.

Art. 64

In dezelfde afdeling 3/1 wordt een artikel 66/2 ingevoegd, luidende:

“Art. 66/2. Het toezichthoudende orgaan raadpleegt regelmatig en ten minste om de twee jaar de vertegenwoordigers van de gebruikers van spoorvervoersdiensten voor goederen en reizigers, teneinde rekening te houden met hun standpunten ten aanzien van de spoorwegmarkt.”.

Art. 65

In dezelfde afdeling 3/1 wordt een artikel 66/3 ingevoegd, luidende:

“Art. 66/3. § 1. Het toezichthoudende orgaan is bevoegd om nuttige informatie op te vragen bij de infrastructuurbeheerder, de kandidaten en elke andere belanghebbende partij.

Deze informatie wordt verstrekt binnen een redelijke, door het toezichthoudende orgaan vastgestelde termijn van ten hoogste een maand, tenzij het toezichthoudende orgaan in uitzonderlijke gevallen instemt met en toestemming verleent voor een verlenging met ten hoogste twee weken.

De aan het toezichthoudende orgaan te verstrekken informatie omvat alle informatie waarom het toezichthoudende orgaan verzoekt in het kader van haar functies als beroepsinstantie en toezichthoudster op de

sécurité sur le marché ferroviaire. Ce cadre contient un mécanisme permettant, d'une part, à l'organe de contrôle d'adresser des recommandations à l'autorité de sécurité et à l'autorité responsable des licences sur des aspects susceptibles de nuire à la concurrence sur le marché ferroviaire et, d'autre part, à l'autorité de sécurité d'adresser des recommandations à l'organe de contrôle et à l'autorité responsable de la délivrance des licences sur des aspects susceptibles de compromettre la sécurité. Sans préjudice de l'indépendance de chacun de ces organes dans son domaine de compétences propres, l'autorité concernée examine chaque recommandation qui lui est adressée avant d'adopter sa décision. Si l'organe concerné décide de s'écarter de ces recommandations, il en donne les raisons dans ses décisions.”.

Art. 64

Dans la même section 3/1, il est inséré un article 66/2 rédigé comme suit:

“Art. 66/2. À intervalles réguliers, et en tout état de cause tous les deux ans au moins, l'organe de contrôle consulte les représentants des usagers des services ferroviaires de transport de fret et de voyageurs pour tenir compte de leurs opinions quant au marché ferroviaire.”.

Art. 65

Dans la même section 3/1, il est inséré un article 66/3, rédigé comme suit:

“Art. 66/3. § 1^{er}. L'organe de contrôle est habilité à demander les informations utiles au gestionnaire de l'infrastructure, aux candidats et à toute autre partie intéressée.

Ces informations sont fournies dans un délai raisonnable, fixé par l'organe de contrôle, ne dépassant pas un mois, à moins que, dans des circonstances exceptionnelles, l'organe de contrôle n'accepte et n'autorise une prorogation limitée dans le temps n'excédant pas deux semaines supplémentaires.

Les informations à fournir à l'organe de contrôle comprennent toutes les données requises par celui-ci dans le cadre de ses fonctions de recours et de surveillance de la concurrence sur les marchés des

mededinging op de markten voor spoorwegdiensten. Dit omvat informatie die nodig is voor statistische en marktwaarnemingsdoeleinden.

§ 2. Het feit dat de infrastructuurbeheerder, de kandidaten of elke andere belanghebbende partij, geen gevolg geven aan het verzoek om informatie van het toezichthoudende orgaan, binnen door deze laatste bepaald termijn, is een inbreuk dat bestraft wordt met een bestuurlijke boete op forfaitaire basis of per dag.

De boete mag per kalenderdag niet lager zijn dan 1 000 euro en niet hoger dan 2 000 euro, noch in totaal hoger zijn dan 60 000 euro.

De boete wordt door de administratie van de belasting, de registratie en de domeinen over de toegevoegde waarde gestort aan de Schatkist.

Elk jaar op 1 januari, worden deze bedragen aangepast aan de gezondheidsindex volgens de volgende formule: het basisbedrag, vermenigvuldigd met de nieuwe index en gedeeld door de oorspronkelijke index.

De nieuwe index is de gezondheidsindex van de maand november van het jaar voorafgaand aan het jaar waarin de bedragen overeenkomstig het vierde lid worden aangepast. De oorspronkelijke index is de gezondheidsindex van november 2013. Het bekomen resultaat wordt afgerond naar de hogere euro indien het deel in decimalen groter of gelijk is aan vijftig cent. De afronding gebeurt naar de lagere euro indien dit deel kleiner is dan vijftig cent.

De verjaringstermijn voor invordering van de bestuurlijke boete wordt vastgesteld op drie jaar vanaf de dag waarop de feiten gepleegd zijn. De bevoegdheid tot invordering van de bestuurlijke boete verjaart na twee jaar vanaf de laatste dag waarop de overtreder diende te betalen.

Indien de overtreder de bestuurlijke boete te laat betaalt, wordt het bedrag van rechtswege verhoogd met de wettelijke rentevoet, met een minimum van vijf procent van het bedrag van de bestuurlijke boete.”

Art. 66

In dezelfde afdeling 3/1 wordt een artikel 66/4 ingevoegd, luidende:

“Art. 66/4. § 1. Het toezichthoudende orgaan wisselt met toezichthoudende organen van andere lidstaten van de Europese Unie informatie uit over zijn werk en

services ferroviaires. Il s’agit notamment des données nécessaires pour établir des statistiques et observer le marché.

§ 2. Le fait, pour le gestionnaire de l’infrastructure, les candidats ou tout autre partie intéressée, de ne pas répondre à la demande d’information formulée par l’organe de contrôle, dans le délai fixé par celui-ci, est constitutif d’une infraction susceptible d’être sanctionnée d’une amende administrative sur une base forfaitaire ou par jour calendrier.

L’amende ne peut être, par jour calendrier, inférieure à 1 000 euros ni supérieure à 2 000 euros, ni au total, supérieure à 60 000 euros.

L’amende est recouvrée au profit du Trésor par l’administration de la taxe sur la valeur ajoutée, de l’enregistrement et des domaines.

Chaque année au 1^{er} janvier, ces montants sont adaptés à l’indice santé selon la formule suivante: le montant de base multiplié par le nouvel indice et divisé par l’indice de départ.

Le nouvel indice est l’indice santé du mois de novembre de l’année précédant l’année dans laquelle les montants sont adaptés conformément à l’alinéa 4. L’indice de départ est l’indice santé de novembre 2013. Le résultat obtenu est arrondi à l’euro supérieur si la partie décimale est supérieure ou égale à cinquante cents. Il l’est à l’euro inférieur si cette partie est inférieure à cinquante cents.

Le délai de prescription pour l’infliction d’une amende administrative est fixé à trois ans à partir de la date de commission des faits. Le droit de percevoir l’amende administrative se prescrit par deux ans à dater du dernier jour où le contrevenant aurait dû payer.

Si le contrevenant paie l’amende administrative avec retard, le montant est majoré de plein droit du taux d’intérêt légal, avec un minimum de cinq pour cent du montant de l’amende administrative.”

Art. 66

Dans la même section 3/1, il est inséré un article 66/4, rédigé comme suit:

“Art. 66/4. § 1^{er}. L’organe de contrôle échange avec les organes de contrôle des autres États membres de l’Union européenne des informations sur son travail et

zijn besluitvormingsbeginselen en —praktijk en wisselt, in het bijzonder, informatie uit over de hoofdpunten van zijn procedures en over de problemen met de interpretatie van omgezet spoorwegrecht van de Unie. Hij werkt samen met toezichthoudende organen van andere lidstaten van de Europese Unie met als doel de besluitvorming binnen de gehele Unie te coördineren. Daartoe neemt hij deel aan en werkt hij samen in een net dat de toezichthoudende organen van lidstaten verenigt.

§ 2. Het toezichthoudende orgaan werkt nauw samen met de toezichthoudende organen van andere lidstaten, onder meer door middel van werkafspraken, om elkaar wederzijdse bijstand te verlenen bij de taken inzake markttoezicht, klachtenbehandeling en onderzoeken.

§ 3. Bij een klacht of een onderzoek uit eigen beweging inzake toegang of heffing betreffende een internationaal treinpad, alsmede in het kader van het toezicht op de concurrentie op de markt voor internationale spoorvervoersdiensten, raadpleegt het toezichthoudende orgaan de toezichthoudende organen van alle andere lidstaten waardoor het internationale treinpad loopt en, in voorkomend geval, de Europese Commissie, en verzoekt hij hen om de nodige informatie alvorens een beslissing te nemen.

§ 4. Indien hij geraadpleegd wordt door een toezichthoudend orgaan van een andere lidstaat, verstrekt hij alle informatie die hij zelf krachtens deze Spoorcodex mag vragen. Deze informatie mag alleen worden gebruikt voor de behandeling van de klacht of het onderzoek bedoeld in § 3.

§ 5. Wanneer het toezichthoudende orgaan een klacht ontvangt of uit eigen beweging een onderzoek voert, deelt hij de relevante informatie mee aan het bevoegde toezichthoudende orgaan, zodat deze laatste maatregelen kan treffen ten aanzien van de betrokken partijen.

§ 6. Elke vertegenwoordiger van infrastructuurbeheerders betrokken overeenkomstig artikel 45 verstrekt onverwijld alle informatie die voor de behandeling van de klacht of het onderzoek als bedoeld in paragraaf 3 worden gevraagd door het toezichthoudende orgaan van de lidstaat waar de betrokken vertegenwoordiger is gevestigd. Het toezichthoudende orgaan heeft het recht om de informatie betreffende het betrokken internationale treinpad mee te delen aan de in paragraaf 3 bedoelde toezichthoudende organen.

§ 7. Op verzoek van een toezichthoudend orgaan kan de Europese Commissie deelnemen aan de in de paragrafen 2 tot en met 6 genoemde

ses principes et pratiques décisionnels, notamment, sur les principaux aspects de ses procédures et sur les problèmes d'interprétation de la législation ferroviaire transposée de l'Union. De manière générale, il coopère avec les organes de contrôle des autres États membres de l'Union européenne afin de coordonner les processus décisionnels. À cette fin, il participe et collabore au sein d'un réseau réunissant les organes de contrôle des États membres.

§ 2. L'organe de contrôle coopère étroitement avec les organes de contrôle des autres États membres, notamment en fixant des modalités de collaboration à des fins d'assistance mutuelle dans le cadre des tâches de surveillance du marché et de traitement des plaintes ou des enquêtes.

§ 3. En cas de plainte ou d'enquête lancée de sa propre initiative sur des questions d'accès ou de tarification relatives à un sillon international, ainsi que dans le cadre de la surveillance de la concurrence sur le marché concernant des services de transport ferroviaire international, l'organe de contrôle consulte les organes de contrôle de tous les autres États membres par lesquels passe le sillon international en cause et, le cas échéant, la Commission européenne, et leur demande toutes les informations nécessaires avant de prendre une décision.

§ 4. S'il est consulté par un organe de contrôle d'un autre État membre, il fournit toutes les informations qu'il a lui-même le droit de demander en vertu du présent Code ferroviaire. Ces informations ne peuvent être utilisées qu'aux fins du traitement de la plainte ou de l'enquête visée au § 3.

§ 5. Lorsque l'organe de contrôle reçoit une plainte ou mène une enquête de sa propre initiative, il transmet toute information pertinente à l'organe de contrôle responsable afin que celui-ci puisse prendre des mesures à l'égard des parties concernées.

§ 6. Tout représentant des gestionnaires de l'infrastructure associé conformément à l'article 45 fournit sans délai toutes les informations nécessaires aux fins du traitement de la plainte ou de l'enquête visée au paragraphe 3, qui ont été demandées par l'organe de contrôle de l'État membre où se situe le représentant associé. L'organe de contrôle est habilité à transmettre ces informations concernant le sillon international aux organismes de contrôle visés au paragraphe 3.

§ 7. À la demande d'un organe de contrôle, la Commission européenne peut prendre part aux activités énumérées aux paragraphes 2 à 6 afin de faciliter

werkzaamheden teneinde de in die paragrafen omschreven samenwerking tussen de toezichthoudende organen te vergemakkelijken.

§ 8. Het toezichthoudende orgaan ontwikkelt samen met andere toezichthoudende organen gemeenschappelijke beginselen en praktijken voor de besluitvorming waarvoor zij krachtens deze richtlijn bevoegd zijn.

§ 9. Het toezichthoudende orgaan beoordeelt de beslissingen en praktijken in het kader van de in artikel 60/1 en artikel 45, bedoelde samenwerking tussen de infrastructuurbeheerders die de bepalingen van deze Codex ten uitvoer leggen of, in het algemeen, het internationale spoorvervoer vergemakkelijken.”.

Art. 67

In artikel 70, paragraaf 6, van dezelfde Codex, wordt in de Nederlandse tekst het woord “moduleert” vervangen door het woord “aanpast”.

Art. 68

In artikel 93 van dezelfde Codex, wordt paragraaf 5 opgeheven.

Art. 69

In artikel 112 van dezelfde Codex wordt paragraaf 1 aangevuld met de woorden “en in artikel 215”.

Art. 70

In artikel 168, paragraaf 1, van dezelfde Codex worden in de Nederlandse tekst de woorden “toestemming voor” vervangen door de woorden “toelating tot”.

Art. 71

In artikel 204 van dezelfde Codex worden de woorden “de minister” vervangen door de woorden “het bestuur”.

Art. 72

In artikel 214, eerste lid, van dezelfde Codex, worden in de Nederlandse tekst de volgende wijzigingen aangebracht:

la coopération des organes de contrôle mentionnée auxdits paragraphes.

§ 8. L'organe de contrôle contribue à élaborer des principes et pratiques communs avec d'autres organismes de contrôle pour les décisions qu'ils sont habilités à prendre.

§ 9. L'organe de contrôle réexamine en outre les décisions et pratiques des associations de gestionnaires de l'infrastructure visées à l'article 60/1 et à l'article 45, qui exécutent les dispositions du présent Code ou, de manière générale, facilitent le transport ferroviaire international.”.

Art. 67

Dans l'article 70, paragraphe 6, du même Code, dans le texte néerlandais, le mot “*moduleert*” est remplacé par le mot “*aanpast*”.

Art. 68

Dans l'article 93 du même Code, le paragraphe 5 est abrogé.

Art. 69

Dans l'article 112 du même Code, le paragraphe 1^{er} est complété par les mots “et à l'article 215”.

Art. 70

Dans l'article 168, paragraphe 1^{er}, du même Code, dans le texte néerlandais, les mots “*toestemming voor*” sont remplacés par les mots “*toelating tot*”.

Art. 71

Dans l'article 204 du même Code, les mots “le ministre” sont remplacés par les mots “l'administration”.

Art. 72

Dans l'article 214, alinéa 1^{er}, du même Code, dans le texte néerlandais, les modifications suivantes sont apportées:

1° in 27° worden de woorden “in overtreding van artikel 105” vervangen door de woorden “, in overtreding van artikel 105,”;

2° in 28, worden de woorden “aan de in artikel 105 bedoelde NVR” vervangen door de woorden “aan het in artikel 105 bedoelde NVR”;

3° in 37 wordt het woord “toegestaan” vervangen door het woord “toegelaten”.

Art. 73

In artikel 217 van dezelfde Codex worden in de Nederlandse tekst de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragraaf 4 worden de woorden “het misdrijf” vervangen door de woorden “de inbreuk”;

2° in paragraaf 6 wordt het woord “opdracht” vervangen door het woord “opdrachten”.

Art. 74

In artikel 223 van dezelfde Codex, worden de woorden “de Raad voor de Mededinging” vervangen door de woorden “de Belgische Mededingingsautoriteit”.

Art. 75

In bijlage 1 van dezelfde Codex worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in punt 2. i) in de Nederlandse tekst wordt het woord “heffingen” vervangen door het woord “retributies”;

2° in punt 3. b) in de Franse tekst de woorden “des voitures” vervangen door de woorden “des trains de passagers”.

Art. 76

In bijlage 3, punt 2, van dezelfde Codex, worden in de Nederlandse tekst de woorden “wordt de Commissie geïnformeerd” vervangen door de woorden “de Commissie geïnformeerd wordt”.

Art. 77

In bijlage 4 van dezelfde Codex worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° au point 27°, les mots “*in overtreding van artikel 105*” sont remplacés par les mots “, *in overtreding van artikel 105*,”;

2° au point 28°, les mots “*aan de in artikel 105 bedoelde NVR*” sont remplacés par les mots “*aan het in artikel 105 bedoelde NVR*”;

3° au point 37°, le mot “*toegestaan*” est remplacé par le mot “*toegelaten*”.

Art. 73

Dans l’article 217 du même Code, dans le texte néerlandais, les modifications suivantes sont apportées:

1° au paragraphe 4, les mots “*het misdrijf*” sont remplacés par les mots “*de inbreuk*”;

2° au paragraphe 6, le mot “*opdracht*” est remplacé par le mot “*opdrachten*”.

Art. 74

Dans l’article 223 du même Code, les mots “le Conseil de la Concurrence” sont remplacés par les mots “l’Autorité belge de la Concurrence”.

Art. 75

Dans l’annexe 1^{re} du même Code, les modifications suivantes sont apportées:

1° au point 2. i) dans le texte néerlandais, le mot “*heffingen*” est remplacé par le mot “*retributies*”;

2° au point 3. b) dans le texte français, les mots “des voitures” sont remplacés par les mots “des trains de passagers”.

Art. 76

Dans l’annexe 3, point 2, du même Code, dans le texte néerlandais, les mots “wordt de Commissie geïnformeerd” sont remplacés par les mots “de Commissie geïnformeerd wordt”.

Art. 77

Dans l’annexe 4, du même Code, les modifications suivantes sont apportées:

1° in punten 6.2. van de bijlage en 6.4. van het aanhangsel van de bijlage, worden in de Nederlandse tekst de woorden “voor weggebruikers” vervangen door de woorden “voor gebruikers”;

2° in punt 1.17. van het aanhangsel wordt in de Nederlandse tekst het woord “zwaargewonde” vervangen door de woorden “verwonding (zwaargewonde persoon)”;

3° in punt 4.4. van het aanhangsel, worden in de Franse tekst de woorden “*franchissement dangereux de signal*” vervangen door de woorden “*franchissement dangereux de signal (SPAD)*”.

Art. 78

In bijlage 8, punt 3.3, van dezelfde Codex, wordt in de Franse tekst, het opschrift aangevuld met de woorden “sur le plan professionnel”.

Art. 79

In bijlage 11, punt 7., van dezelfde Codex wordt in de Nederlandse tekst het woord “om” ingevoegd tussen de woorden “te treffen” en de woorden “de trein”.

Art. 80

In bijlage 12, van dezelfde Codex, worden in punt 8., in de Franse tekst de woorden “*de la Commission du 30 mai 2002*” ingevoegd tussen de woorden “2002/734/CE” en “, *modifiée*”.

Art. 81

In bijlage 16, van dezelfde Codex, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° punt 1.4.4. wordt vervangen als volgt:

“1.4.4 Het ontwerp en gebruik van het spoorwegsysteem mag geen aanleiding geven tot een ontoelaatbaar niveau van geluidsemissies die door deze veroorzaakt worden:

- in de nabijheid van de spoorweginfrastructuur, en
- in de bestuurderscabine.”;

1° aux points 6.2. de l’annexe et 6.4. de l’appendice de l’annexe, dans le texte néerlandais, les mots “*voor weggebruikers*” sont remplacés par les mots “*voor gebruikers*”;

2° au point 1.17. de l’appendice, dans le texte néerlandais, le mot “*zwaargewonde*” est remplacé par les mots “*verwonding (zwaargewonde persoon)*”;

3° au point 4.4. de l’appendice, dans le texte français, les mots “*franchissement dangereux de signal*” sont remplacés par les mots “*franchissement dangereux de signal (SPAD)*”.

Art. 78

Dans l’annexe 8, point 3.3., du même Code, dans le texte français, l’intitulé est complété par les mots “sur le plan professionnel”.

Art. 79

Dans l’annexe 11, point 7., du même Code, dans le texte néerlandais, le mot “om” est inséré entre les mots “te treffen” et les mots “de trein”.

Art. 80

Dans l’annexe 12, du même Code, au point 8., dans le texte français, les mots “*de la Commission du 30 mai 2002*” sont insérés entre les mots “2002/734/CE” et “, *modifiée*”.

Art. 81

Dans l’annexe 16, du même Code, les modifications suivantes sont apportées:

1° le point 1.4.4. est remplacé par ce qui suit:

“1.4.4. La conception et l’exploitation du système ferroviaire ne doivent pas donner lieu à un niveau inacceptable d’émissions sonores générées par celui-ci:

- dans des zones proches de l’infrastructure ferroviaire, ni
- dans la cabine de conduite.”;

2° in punt 1.5. wordt in de Nederlandse tekst het woord “gelegd” vervangen door het woord “gebracht”;

3° in punt 2.1.2., wordt in het opschrift in de Franse tekst het woord “(nouveau)” geschrapt;

4° in punt 2.4.1., tiende lid, wordt in de Nederlandse tekst het woord “kunnen” vervangen door het woord “kan”.

Art. 82

In bijlage 17, punt 2, eerste lid, van dezelfde Codex, worden in de Nederlandse tekst de woorden “een aangemelde instantie” vervangen door de woorden “(een) aangemelde instantie(s)”.

Art. 83

In dezelfde Codex worden in de Nederlandse tekst, de volgende wijzigingen aangebracht:

1° het woord “netwerk” wordt vervangen door het woord “net”;

2° het woord “spoorwegnetwerk” wordt vervangen door het woord “spoorwegnet”;

3° het woord “netwerken” wordt vervangen door het woord “netten”;

4° het woord “spoorwegnetwerken” wordt vervangen door het woord “spoorwegnetten”;

5° het woord “tarifieringssystemen” wordt vervangen door het woord “heffingsregelingen”;

6° de woorden “het tarifieringssysteem” worden vervangen door de woorden “de heffingsregeling”;

7° de woorden “het tarifieringssysteem” worden vervangen door de woorden “de heffingsregeling”;

8° de woorden “beginselen voor tarifiering” worden vervangen door het woord “heffingsbeginselen”;

9° de woorden “beginselen voor de tarifiering” worden vervangen door het woord “heffingsbeginselen”;

10° de woorden “de specifieke tarifieringsvoorschriften” worden vervangen door de woorden “de specifieke heffingsvoorschriften”;

2° au point 1.5., dans le texte néerlandais, le mot “gelegd” est remplacé par le mot “gebracht”;

3° au point 2.1.2, dans l’intitulé du texte français, le mot “(nouveau)” est barré;

4° au point 2.4.1., alinéa 10, dans le texte néerlandais, le mot “kunnen” est remplacé par le mot “kan”.

Art. 82

Dans l’annexe 17, point 2, alinéa 1^{er}, du même Code, dans le texte néerlandais, les mots “een aangemelde instantie” sont remplacés par les mots “(een) aangemelde instantie(s)”.

Art. 83

Dans le même Code, dans le texte néerlandais, les modifications suivantes sont apportées:

1° le mot “netwerk” est remplacé par le mot “net”;

2° le mot “spoorwegnetwerk” est remplacé par le mot “spoorwegnet”;

3° le mot “netwerken” est remplacé par le mot “netten”;

4° le mot “spoorwegnetwerken” est remplacé par le mot “spoorwegnetten”;

5° le mot “tarifieringssystemen” est remplacé par le mot “heffingsregelingen”;

6° les mots “het tarifieringssysteem” sont remplacés par les mots “de heffingsregeling”;

7° les mots “het tarifieringssysteem” sont remplacés par les mots “de heffingsregeling”;

8° les mots “beginselen voor tarifiering” sont remplacés par le mot “heffingsbeginselen”;

9° les mots “beginselen voor de tarifiering” sont remplacés par le mot “heffingsbeginselen”;

10° les mots “de specifieke tarifieringsvoorschriften” sont remplacés par les mots “de specifieke heffingsvoorschriften”;

11° de woorden “de tarifiering van de infrastructuur” worden vervangen door de woorden “de heffing voor het gebruik van de infrastructuur”;

12° het woord “tarifiering” wordt vervangen door het woord “heffing”.

Art. 84

Bijlage 2 van dezelfde Codex wordt vervangen door de tekst gevoegd als bijlage 1 van deze wet.

Art. 85

In dezelfde Codex wordt een bijlage 23 ingevoegd dat gevoegd is als bijlage 2 van deze wet.

Art. 86

In dezelfde Codex wordt een bijlage 24 ingevoegd dat gevoegd is als bijlage 3 van deze wet.

Art. 87

In dezelfde Codex wordt een bijlage 25 ingevoegd dat gevoegd is als bijlage 4 van deze wet.

Art. 88

In dezelfde Codex wordt een bijlage 26 ingevoegd dat gevoegd is als bijlage 5 van deze wet.

11° les mots “*de tarifiering van de infrastructuur*” sont remplacés par les mots “*de heffing voor het gebruik van de infrastructuur*”;

12° le mot “*tarifiering*” est remplacé par le mot “*heffing*”.

Art. 84

L'annexe 2 du même Code est remplacée par le texte joint en annexe 1^{re} à la présente loi.

Art. 85

Dans le même Code, il est inséré une annexe 23 qui est jointe en annexe 2 à la présente loi.

Art. 86

Dans le même Code, il est inséré une annexe 24 qui est jointe en annexe 3 à la présente loi.

Art. 87

Dans le même Code, il est inséré une annexe 25 qui est jointe en annexe 4 à la présente loi.

Art. 88

Dans le même Code, il est inséré une annexe 26 qui est jointe en annexe 5 à la présente loi.

HOOFDSTUK 3

Slotbepalingen

Art. 89

Deze wet treedt in werking op de tiende dag na bekendmaking ervan in het *Belgisch Staatsblad*, met uitzondering van artikel 29 dat in werking treedt op 16 juni 2015.

Gegeven te Brussel, 4 maart 2015.

FILIP

VAN KONINGSWEGE:

De minister van Mobiliteit,

Jacqueline GALANT

CHAPITRE 3

Dispositions finales

Art. 89

Cette loi entre en vigueur le dixième jour qui suit celui de sa publication au *Moniteur belge*, à l'exception de l'article 29 qui entre en vigueur le 16 juin 2015.

Donné à Bruxelles, le 4 mars 2015.

PHILIPPE

PAR LE ROI:

La ministre de la Mobilité,

Jacqueline GALANT

BIJLAGEN

ANNEXES

**BIJLAGE 1 AAN DE WET VAN ...
TOT WIJZIGING VAN DE WET VAN
30 AUGUSTUS 2013 HOUDENDE DE
SPOORCODEX EN VAN ENKELE ANDERE
BEPALINGEN INZAKE SPOOR**

Bijlage 2 aan de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex

Bijlage 2

INHOUD VAN DE NETVERKLARING

De in artikel 21 bedoelde netverklaring bevat de volgende informatie:

1. Een hoofdstuk waarin de aard van de voor spoorwegondernemingen beschikbare infrastructuur en de voor toegang tot de spoorweginfrastructuur geldende voorwaarden worden beschreven. De informatie in dit deel dient jaarlijks in overeenstemming te worden gebracht met of te verwijzen naar de overeenkomstig artikel 211 te publiceren infrastructuurregisters.

2. Een hoofdstuk waarin de heffingsbeginselen en de tarieven opgenomen zijn. Dit zal de nodige details over de heffingsregeling bevatten, alsmede voldoende informatie over gebruiksrechten en alle andere relevante informatie in verband met de toegang tot de in bijlage 1 genoemde diensten die door één leverancier worden verschaft. De voor de toepassing van artikel 23 en 49 tot 60/1 gebruikte methode, voorschriften en, indien van toepassing, schalen voor de bepaling van de kosten en heffingen worden nader omschreven. Voorts bevat dit gedeelte informatie over de reeds vastgestelde of de in de loop van de vijf volgende jaren verwachte wijzigingen van de gebruiksrechten, indien deze informatie beschikbaar is.

3. Een hoofdstuk over de criteria en voorschriften voor capaciteitstoewijzing. Dit bevat de algemene kenmerken van de infrastructuurcapaciteit die voor spoorwagondernemingen beschikbaar is, en alle beperkingen met betrekking tot het gebruik daarvan, met inbegrip van vermoedelijke beperkingen in verband met onderhoud. In dit gedeelte worden tevens de procedures en termijnen met betrekking tot de capaciteitstoewijzing gepreciseerd. Verder zijn daarin specifieke criteria vervat die bij de capaciteitstoewijzing worden gehanteerd, zoals:

a) de procedures volgens welke aanvragers bij de infrastructuurbeheerder capaciteit kunnen aanvragen;

**ANNEXE 1^{RE} À LA LOI DU ...
MODIFIANT LA LOI DU 30 AOÛT 2013
PORTANT LE CODE FERROVIAIRE ET
CERTAINES AUTRES DISPOSITIONS
EN MATIÈRE FERROVIAIRE**

Annexe 2 à la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire

Annexe 2

**CONTENU DU DOCUMENT DE RÉFÉRENCE
DU RÉSEAU**

Le document de référence du réseau visé à l'article 21 contient les informations suivantes:

1. Un chapitre exposant la nature de l'infrastructure qui est mise à la disposition des entreprises ferroviaires et les conditions d'accès à cette infrastructure. Il est fait en sorte que les informations figurant dans ce chapitre concordent, sur une base annuelle, avec les registres d'infrastructures ferroviaires à publier conformément à l'article 211, ou y fassent référence.

2. Un chapitre relatif aux principes de tarification et aux tarifs. Ce chapitre contient des précisions appropriées concernant le système de tarification ainsi que des informations suffisantes sur les redevances et d'autres informations utiles relatives à l'accès applicables aux services énumérés à l'annexe 1^{re} qui sont offerts par un seul fournisseur. Il décrit en détail la méthode, les règles et, le cas échéant, les barèmes utilisés pour appliquer les articles 23 et 49 à 60/1 en ce qui concerne les coûts et les redevances. Il contient, lorsqu'elles sont disponibles, des informations concernant les modifications de redevances déjà décidées ou prévues au cours des cinq prochaines années.

3. Un chapitre sur les principes et les critères de répartition des capacités. Ce chapitre expose les grandes caractéristiques des capacités de l'infrastructure mise à la disposition des entreprises ferroviaires et précise les restrictions éventuelles qui en limitent l'utilisation, et notamment les contraintes probables imposées par l'entretien du réseau. Il précise également les procédures et délais relatifs à la répartition des capacités. Il contient les critères spécifiques applicables à cette répartition, et notamment:

a) les procédures d'introduction des demandes de capacités auprès du gestionnaire de l'infrastructure par les candidats;

- b) de bepalingen waaraan aanvragers moeten voldoen;
- c) de termijnen voor de aanvraag- en toewijzingsprocedures en de procedure die moet worden gevolgd om informatie te vragen over die termijnen, alsmede de procedure voor het programmeren van geplande en niet-geplande onderhoudswerkzaamheden;
- d) de beginselen met betrekking tot de coördinatieprocedure en de in dat kader beschikbare procedure voor de beslechting van geschillen;
- e) de procedures en criteria ingeval de beschikbare capaciteit overbelast is;
- f) bijzonderheden over de beperkingen inzake het gebruik van infrastructuur;
- g) de regels voor het eventueel in aanmerking nemen van vroegere capaciteitsbenuttingsniveaus om de prioriteiten tijdens de toewijzingsprocedure vast te stellen.

In dit hoofdstuk wordt een nauwkeurige omschrijving gegeven van de maatregelen ter waarborging van een adequate behandeling van goederenvervoersdiensten, internationale diensten en aanvragen volgens de ad-hoc procedure. Het bevat een standaardformulier om capaciteit aan te vragen. De infrastructuurbeheerder publiceert eveneens gedetailleerde informatie over de toewijzingsprocedure voor internationale treinpaden.

4. Een hoofdstuk over de informatie in verband met de aanvraag van de in artikel 13 van deze richtlijn bedoelde vergunning en de overeenkomstig Richtlijn 2004/49/EG afgegeven spoorwegveiligheidscertificaten, of het adres van een website waar die informatie kosteloos in elektronische vorm beschikbaar is.

5. Een hoofdstuk met informatie over de geschillenbeslechtings- en beroepsprocedures in verband met de toegang tot de spoorweginfrastructuur en — diensten en de in artikel 23 bedoelde prestatieregeling.

6. Een hoofdstuk met informatie over de toegang tot en de tarieven voor de in bijlage 1 bedoelde voorzieningen. De exploitanten van voorzieningen die niet onder de infrastructuurbeheerder ressorteren, stellen de infrastructuurbeheerder in kennis van de informatie over de tarieven voor de toegang tot de voorziening en de aangeboden diensten en van de informatie inzake de technische toegangsvoorwaarden die in de netverklaring moet worden opgenomen, of van het adres van een website waar die informatie kosteloos in elektronische vorm beschikbaar is.

b) les exigences auxquelles les candidats doivent satisfaire;

c) les délais applicables aux procédures de demande et de répartition, les procédures à suivre pour demander des informations sur la programmation et les procédures de programmation des travaux d'entretien prévus et imprévus;

d) les principes régissant le processus de coordination et le système de règlement des litiges mis à disposition dans le cadre de ce processus;

e) les procédures à suivre et les critères à appliquer lorsque l'infrastructure est saturée;

f) des détails sur les restrictions imposées à l'utilisation des infrastructures;

g) les règles concernant la prise en compte des niveaux antérieurs d'utilisation des capacités pour déterminer les priorités lors du processus de répartition.

Ce chapitre détaille les mesures prises pour assurer un traitement adéquat des services de fret, des services internationaux et des demandes soumises à la procédure ad hoc. Il contient un modèle de formulaire pour les demandes de capacité. Le gestionnaire de l'infrastructure publie également des informations détaillées sur les procédures d'allocation des sillons internationaux.

4. Un chapitre contenant des informations sur la demande de licence visée à l'article 13 et sur les certificats de sécurité ferroviaire délivrés conformément à la directive 2004/49/CE ou indiquant un site internet où ces informations sont mises gratuitement à disposition sous forme électronique.

5. Un chapitre contenant des informations sur les procédures de règlement des litiges et de recours concernant des questions d'accès à l'infrastructure et aux services ferroviaires et le système d'amélioration des performances visé à l'article 23.

6. Un chapitre contenant des informations sur l'accès aux installations de service visées à l'annexe 1^{re} et la tarification de leur utilisation. Les exploitants d'installations de service qui ne se trouvent pas sous le contrôle du gestionnaire de l'infrastructure fournissent des informations sur les tarifs pratiqués pour l'accès à l'installation et pour la prestation de services ainsi que des informations sur les conditions techniques d'accès, à inclure dans le document de référence du réseau, ou indiquent un site internet où ces informations sont mises gratuitement à disposition sous forme électronique.

7. Een modelovereenkomst voor de sluiting van kaderovereenkomsten tussen een infrastructuurbeheerder en een aanvrager overeenkomstig artikel 24.

Gezien om gevoegd te worden bij de wet van ... tot wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex en van enkele andere bepalingen inzake spoor.

FILIP

VAN KONINGSWEGE:

De minister van Mobiliteit,

Jacqueline GALANT

7. Un modèle d'accord pour la conclusion d'accords-cadres entre un gestionnaire de l'infrastructure et un candidat conformément à l'article 24.

Vu pour être annexé à la loi du ... modifiant la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire et certaines autres dispositions en matière ferroviaire

PHILIPPE

PAR LE ROI:

La ministre de la Mobilité,

Jacqueline GALANT

**BIJLAGE 2 AAN DE WET VAN ...
TOT WIJZIGING VAN DE WET VAN
30 AUGUSTUS 2013 HOUDENDE DE
SPOORCODEX EN VAN ENKELE ANDERE
BEPALINGEN INZAKE SPOOR**

Bijlage 23 aan de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex

Bijlage 23

LIJST VAN INFRASTRUCTUURELEMENTEN

De infrastructuur van de spoorwegen omvat de volgende elementen voor zover deze deel uitmaken van de hoofd- en zijlijnen, met uitzondering van die welke gelegen zijn binnen herstelwerkplaatsen en depots of garages voor krachtvoertuigen, alsmede van particuliere spooraansluitingen:

- terreinen;
- aardebaan met name ophogingen, afgravingen, drainagewerken, greppels, gemetselde goten, duikers, taludbekledingen en —bepalingen, enz.; passagiers- en goederenperrons, inclusief in passagiersstations en vrachtterminals, laad- en loswegen; bermen en paden; omheiningsmuren, hagen en hekken; brandstroken; wisselverwarmingsinstallaties; wissels, enz.; sneeuwwerpingen;
- kunstwerken: bruggen, doorlaten en andere bovengrondse overgangen, tunnels, overwelfde uitgravingen en andere onderdoorgangen; schoormuren en beschermingsgalerijen tegen lawines, vallend gesteente, enz.;
- gelijkvloerse kruisingen, met inbegrip van de inrichtingen ter verzekering van de verkeersveiligheid;
- bovenbouw, met name: spoorstaven, groefspoorstaven en strijkspoorstaven; dwarsliggers en langsliggers, klein bevestigingsmateriaal, ballastbed, met inbegrip van grint en zand; wissels; draaischijven en rolbruggen (met uitzondering van die welke uitsluitend dienen voor krachtvoertuigen);
- toegangswegen ten dienste van passagiers en goederen, met inbegrip van toegang over de weg en toegang voor passagiers die te voet arriveren of vertrekken;
- installaties voor de veiligheid, het seinwezen en de telecommunicatie voor de vrije baan, stations en

**ANNEXE 2 À LA LOI DU ...
MODIFIANT LA LOI DU 30 AOÛT 2013
PORTANT LE CODE FERROVIAIRE ET
CERTAINES AUTRES DISPOSITIONS
EN MATIÈRE FERROVIAIRE**

Annexe 23 à la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire

Annexe 23

**LISTE DES ÉLÉMENTS DE L'INFRASTRUCTURE
FERROVIAIRE**

L'infrastructure ferroviaire se compose des éléments suivants, pour autant qu'ils fassent partie des voies principales et des voies de service, à l'exception de celles situées à l'intérieur des ateliers de réparation du matériel et des dépôts ou garages d'engins de traction, ainsi que des embranchements particuliers:

- terrains;
- corps et plate-forme de la voie, notamment remblais, tranchées, drains, rigoles, fossés maçonnés, aqueducs, murs de revêtement, plantations de protection des talus, etc.; quais à voyageurs et à marchandises, y compris dans les gares de voyageurs et les terminaux de marchandises; accotements et pistes; murs de clôture, haies vives, palissades; bandes protectrices contre le feu, dispositifs pour le réchauffage des appareils de voie; croisements, etc.; écrans pare-neige;
- ouvrages d'art: ponts, ponceaux et autres passages supérieurs, tunnels, tranchées couvertes et autres passages inférieurs; murs de soutènement et ouvrages de protection contre les avalanches, les chutes de pierres, etc.;
- passages à niveau, y compris les installations destinées à assurer la sécurité de la circulation routière;
- superstructure, notamment: rails, rails à gorge et contre-rails; traverses et longrines, petit matériel d'assemblage, ballast, y compris gravillon et sable; appareils de voie, etc.; plaques tournantes et chariots transbordeurs (à l'exception de ceux exclusivement réservés aux engins de traction);
- chaussées des cours de voyageurs et de marchandises, y compris les accès par route et les accès pour piétons;
- installations de sécurité, de signalisation et de télécommunication de pleine voie, de gare et de triage,

rangeerstations, met inbegrip van de installaties voor het opwekken, transformeren en distribueren van elektrische stroom ten behoeve van het seinwezen en de telecommunicatie; gebouwen voor voornoemde installaties; railremmen;

— verlichtingsinstallaties die nodig zijn voor de afwikkeling en de veiligheid van het verkeer;

— installaties voor het transformeren en overbrengen van elektrische stroom voor tractiedoeleinden: onderstations, voedingskabels tussen de onderstations en de rijdraden, bovenleidingen met portalen, derde rail met steunelementen;

— dienstgebouwen voor de infrastructuur, met inbegrip van een gedeelte voor installaties voor het innen van vervoersheffingen.

Gezien om gevoegd te worden bij de wet van ... tot wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex en van enkele andere bepalingen inzake spoor.

FILIP

VAN KONINGSWEGE:

De minister van Mobiliteit,

Jacqueline GALANT

y compris installations de production, de transformation et de distribution de courant électrique pour le service de la signalisation et des télécommunications; bâtiments affectés auxdites installations; freins de voie;

— installations d'éclairage destinées à assurer la circulation des véhicules et la sécurité de cette circulation;

— installations de transformation et de transport de courant électrique pour la traction des trains: sous-stations, lignes d'alimentation entre les sous-stations et les fils de contact, caténaires et supports; troisième rail avec supports;

— bâtiments affectés au service des infrastructures, y compris une partie des installations destinées au recouvrement des frais de transport.

Vu pour être annexé à la loi du ... modifiant la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire et certaines autres dispositions en matière ferroviaire

PHILIPPE

PAR LE ROI:

La ministre de la Mobilité,

Jacqueline GALANT

**BIJLAGE 3 AAN DE WET VAN ...
TOT WIJZIGING VAN DE WET VAN
30 AUGUSTUS 2013 HOUDENDE DE
SPOORCODEX EN VAN ENKELE ANDERE
BEPALINGEN INZAKE SPOOR**

Bijlage 24 aan de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex

Bijlage 24

EISEN INZAKE INFRASTRUCTUURKOSTEN EN -HEFFINGEN

1. De infrastructuurbeheerders nemen bij de opstelling van de lijst van marktsegmenten met het oog op de toepassing van extra heffingen overeenkomstig artikel 56, paragraaf 1, ten minste de volgende paren in aanmerking:

- a) passagiers- / goederenvervoer;
- b) treinen die gevaarlijke goederen vervoeren / andere goederentreinen;
- c) binnenlands / internationaal vervoer;
- d) gecombineerd vervoer / rechtstreekse treinen;
- e) stedelijke of regionale treinen / tussenstedelijke passagiersvervoersdiensten;
- f) bloktreinen / treinen met losse wagons;
- g) reguliere / occasionele treindiensten.

2. De in artikel 23 bedoelde prestatieregeling is gebaseerd op de volgende beginselen:

a) teneinde het overeengekomen prestatieniveau te bereiken zonder de economische levensvatbaarheid van een dienst in gevaar te brengen, bepaalt de infrastructuurbeheerder, met akkoord van de kandidaten de belangrijkste parameters van de prestatieregeling en met name de waarde van vertragingen, de betalingsdrempels op grond van de prestatieregeling voor zowel individuele treinritten als alle treinritten van een spoorwegonderneming gedurende een bepaalde periode.

**ANNEXE 3 À LA LOI DU ...
MODIFIANT LA LOI DU 30 AOÛT 2013
PORTANT LE CODE FERROVIAIRE ET
CERTAINES AUTRES DISPOSITIONS
EN MATIÈRE FERROVIAIRE**

Annexe 24 à la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire

Annexe 24

EXIGENCES EN MATIÈRE DE COÛTS ET DE REDEVANCES EN RAPPORT AVEC L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE

1. Les paires d'éléments à prendre en compte par les gestionnaires de l'infrastructure, lorsqu'ils établissent la liste des segments de marché en vue d'introduire des majorations dans le système de tarification au sens de l'article 56, paragraphe 1^{er}, sont au minimum les suivantes:

- a) services de transport de voyageurs/services de fret;
- b) trains transportant des marchandises dangereuses/autres trains de marchandises;
- c) services nationaux/services internationaux;
- d) transport combiné/trains directs;
- e) services urbains ou régionaux de transport de voyageurs/services interurbains de transport de voyageurs;
- f) trains complets/trains de wagons isolés;
- g) services ferroviaires réguliers/services ferroviaires occasionnels.

2. Le système d'amélioration des performances visé à l'article 23 repose sur les principes de base ci-après:

a) pour parvenir à un niveau de performance convenu sans compromettre la viabilité économique d'un service, le gestionnaire de l'infrastructure arrête, en accord avec les candidats, les principaux paramètres du système d'amélioration des performances, et notamment la valeur des retards et les seuils applicables aux paiements dus au titre du système d'amélioration des performances par rapport à la fois aux mouvements de trains individuels et à l'ensemble des mouvements de trains d'une entreprise ferroviaire au cours d'une période donnée;

b) de infrastructuurbeheerder stelt de spoorwegondernemingen tenminste vijf dagen voor de treinrit in kennis van de dienstregeling op basis waarvan de vertragingen worden berekend. In geval van overmacht of late wijzigingen van de dienstregeling mag de infrastructuurbeheerder een kortere termijn voor kennisgeving hanteren.

c) alle vertragingen worden toegeschreven aan een van de volgende vertragingklassen en -subklassen:

1. operationeel of planningsbeheer van de infrastructuurbeheerder:

- 1.1. opstelling van de dienstregeling;
- 1.2. samenstelling van de trein;
- 1.3. fouten in de operationele procedures;
- 1.4. verkeerde toepassing van de prioriteitsregels;
- 1.5. personeel;
- 1.6. andere oorzaken;

2. infrastructuur die onder de verantwoordelijkheid van de infrastructuurbeheerder valt:

- 2.1. seinapparatuur;
- 2.2. seinen bij overwegen;
- 2.3. telecommunicatie-installaties;
- 2.4. energievoorziening;
- 2.5. spoor;
- 2.6. structuren;
- 2.7. personeel;
- 2.8. andere oorzaken;

3. civieltechnische problemen die onder de verantwoordelijkheid van de infrastructuurbeheerder vallen:

- 3.1. geplande bouwwerkzaamheden;
- 3.2. onregelmatigheden bij de uitvoering van bouwwerkzaamheden;
- 3.3. snelheidsbeperkingen vanwege schade aan het spoor;

b) le gestionnaire de l'infrastructure communique aux entreprises ferroviaires, cinq jours au moins avant le mouvement de train, l'horaire de service sur la base duquel les retards seront calculés. Le gestionnaire de l'infrastructure peut, en cas de force majeure ou de modification tardive de l'horaire de service, effectuer cette communication dans un délai plus court;

c) tous les retards sont rangés dans l'une des catégories et sous-catégories de retards suivantes:

1. gestion de l'exploitation/de la planification relevant du gestionnaire de l'infrastructure:

- 1.1. établissement de l'horaire;
- 1.2. formation du train;
- 1.3. erreurs dans la procédure d'exploitation;
- 1.4. application erronée des règles de priorité;
- 1.5. personnel;
- 1.6. autres causes;

2. installations de l'infrastructure relevant du gestionnaire de l'infrastructure:

- 2.1. installations de signalisation;
- 2.2. installations de signalisation aux passages à niveau;
- 2.3. installations de télécommunication;
- 2.4. équipement d'alimentation électrique;
- 2.5. voie;
- 2.6. structures;
- 2.7. personnel;
- 2.8. autres causes;

3. problèmes d'ingénierie civile imputables au gestionnaire de l'infrastructure:

- 3.1. travaux de construction prévus;
- 3.2. irrégularités dans l'exécution de travaux de construction;
- 3.3. limitation de vitesse en raison d'une voie défectueuse;

3.4. andere oorzaken;	3.4. autres causes;
4. problemen bij andere infrastructuurbeheerders:	4. causes imputables à d'autres gestionnaires de l'infrastructure:
4.1. veroorzaakt door de vorige infrastructuurbeheerder;	4.1. causes imputables au gestionnaire de l'infrastructure précédent;
4.2. veroorzaakt door de volgende infrastructuurbeheerder;	4.2. causes imputables au gestionnaire de l'infrastructure suivant;
5. commerciële problemen bij de spoorwegondernemingen:	5. causes de nature commerciale imputables à l'entreprise ferroviaire:
5.1. langere stop dan voorzien;	5.1. durée d'arrêt excessive;
5.2. verzoek van de spoorwegonderneming;	5.2. demande de l'entreprise ferroviaire;
5.3. laadverrichtingen;	5.3. opérations de chargement;
5.4. laadproblemen;	5.4. irrégularités dans le chargement;
5.5. commerciële voorbereiding van de trein;	5.5. préparation commerciale du train;
5.6. personeel;	5.6. personnel;
5.7. andere oorzaken;	5.7. autres causes;
6. problemen met het rollend materieel van de spoorwegondernemingen:	6. matériel roulant relevant de la responsabilité de l'entreprise ferroviaire:
6.1. planning van de materieelomloop of wijziging daarvan;	6.1. établissement/modification du tableau de service;
6.2. samenstelling van de trein door de spoorwegonderneming;	6.2. formation du train par l'entreprise ferroviaire;
6.3. problemen met de rijtuigen (passagiersvervoer);	6.3. problèmes concernant les voitures (transport de voyageurs);
6.4. problemen met wagons (goederentreinen);	6.4. problèmes concernant les wagons (transport de marchandises);
6.5. problemen met rijtuigen, locomotieven en motorwagens;	6.5. problèmes concernant les véhicules, locomotives et automotrices;
6.6. personeel;	6.6. personnel;
6.7. andere oorzaken;	6.7. autres causes;
7. problemen bij andere spoorwegondernemingen:	7. causes imputables à d'autres entreprises ferroviaires:
7.1. veroorzaakt door de volgende spoorwegonderneming;	7.1. causes imputables à l'entreprise ferroviaire suivante;

7.2. veroorzaakt door de vorige spoorwegonderneming;	7.2. causes imputables à l'entreprise ferroviaire précédente;
8. externe oorzaken die noch aan de infrastructuurbeheerder, noch aan de spoorwegonderneming zijn te wijten:	8. causes externes qui ne sont imputables ni au gestionnaire de l'infrastructure ni à l'entreprise ferroviaire:
8.1. staking;	8.1. grève;
8.2. administratieve formaliteiten;	8.2. formalités administratives;
8.3. externe problemen;	8.3. influence extérieure;
8.4. gevolgen van het weer of natuurlijke oorzaken;	8.4. effets des conditions météorologiques et de causes naturelles;
8.5. vertraging door externe oorzaken op het volgende net;	8.5. retard dû à des causes externes affectant le réseau suivant;
8.6. andere oorzaken;	8.6. autres causes;
9. secundaire oorzaken die noch aan de infrastructuurbeheerder, noch aan de spoorwegonderneming zijn te wijten:	9. causes secondaires qui ne sont imputables ni au gestionnaire de l'infrastructure ni à l'entreprise ferroviaire:
9.1. ernstige incidenten, ongevallen en rampen;	9.1. risques, accidents et incidents dangereux;
9.2. spoorbezetting door de vertraging van dezelfde trein;	9.2. occupation de la voie en raison du retard du train;
9.3. spoorbezetting door de vertraging van een andere trein;	9.3. occupation de la voie en raison du retard d'un autre train;
9.4. omloop;	9.4. rotation;
9.5. aansluitingen;	9.5. correspondance;
9.6. noodzakelijk verder onderzoek;	9.6. à déterminer après enquête;
d) de vertragingen moeten zoveel mogelijk worden toegeschreven aan één enkele instantie, rekening houdend met de verantwoordelijkheid voor de oorzaak van de storing en de mogelijkheid de normale toestand te herstellen;	d) dans la mesure du possible, le retard est imputé à une seule organisation, en tenant compte à la fois de la responsabilité pour la perturbation causée et de l'aptitude à rétablir des conditions de circulation normales;
e) bij de berekening van vergoedingen wordt rekening gehouden met de gemiddelde vertraging van treindiensten met vergelijkbare stiptheidseisen;	e) le calcul des paiements tient compte du retard moyen des services ferroviaires soumis à des exigences de ponctualité similaires;
f) de infrastructuurbeheerder stelt de spoorwegondernemingen zo snel mogelijk in kennis van de berekening van de op grond van de prestatieregeling verschuldigde vergoedingen. Dat bedrag omvat alle vertraagde treinen in een periode van maximum één maand;	f) le gestionnaire de l'infrastructure communique, dans les meilleurs délais, aux entreprises ferroviaires un calcul des paiements dus au titre du système d'amélioration des performances. Ce calcul comprend tous les mouvements de trains ayant subi un retard au cours d'une période maximale d'un mois;

g) eenmaal per jaar maakt de infrastructuurbeheerder op basis van de belangrijkste parameters die in de prestatieregeling zijn vastgesteld het gemiddelde jaarlijkse prestatieniveau bekend van de verschillende spoorwegondernemingen.

Gezien om gevoegd te worden bij de wet van ... tot wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex en van enkele andere bepalingen inzake spoor.

FILIP

VAN KONINGSWEGE:

De minister van Mobiliteit,

Jacqueline GALANT

g) une fois par an, le gestionnaire de l'infrastructure publie le niveau moyen annuel de performance auquel sont parvenues les entreprises ferroviaires au regard des principaux paramètres arrêtés dans le système d'amélioration des performances.

Vu pour être annexé à la loi du ... modifiant la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire et certaines autres dispositions en matière ferroviaire

PHILIPPE

PAR LE ROI:

La ministre de la Mobilité,

Jacqueline GALANT

**BIJLAGE 4 AAN DE WET VAN ...
TOT WIJZIGING VAN DE WET VAN
30 AUGUSTUS 2013 HOUDENDE DE
SPOORCODEX EN VAN ENKELE ANDERE
BEPALINGEN INZAKE SPOOR**

Bijlage 25 aan de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex

Bijlage 25

**BASISBEGINSELEN EN PARAMETERS VOOR
BEHEERSOVEREENKOMSTEN TUSSEN BEVOEGDE
INSTANTIES EN INFRASTRUCTUURBEHEERDERS**

In de overeenkomst worden de in artikel 47, paragraaf 3, genoemde aspecten vastgesteld, en worden ten minste de volgende elementen behandeld:

1) de infrastructuur en de voorzieningen waarop de overeenkomst van toepassing is, in overeenstemming met de structuur van bijlage 1. Voorts worden alle aspecten in verband met het beheer van de infrastructuur, waaronder het onderhoud en de vernieuwing van de bestaande infrastructuur, beschreven. In voorkomend geval kan ook de aanleg van nieuwe infrastructuren worden gedekt;

2) de structuur van de vergoedingen of toegewezen middelen voor de in bijlage 1 opgesomde infrastructuurdiensten, voor onderhoud en vervanging en voor het wegwerken van de bestaande onderhouds- en vervangingsachterstand. In voorkomend geval kan de structuur van de vergoedingen of toegewezen middelen voor nieuwe infrastructuur worden gedekt;

3) gebruikersgerichte prestatiedoelstellingen in de vorm van indicatoren en kwaliteitscriteria inzake elementen als:

a) treinprestaties, onder meer wat betreft baanvak-snelheid en betrouwbaarheid, en klanttevredenheid,

b) netcapaciteit,

c) beheer van activa,

d) omvang van de activiteiten,

e) veiligheidsniveaus, en

f) milieubescherming;

**ANNEXE 4 À LA LOI DU ...
MODIFIANT LA LOI DU 30 AOÛT 2013
PORTANT LE CODE FERROVIAIRE ET
CERTAINES AUTRES DISPOSITIONS
EN MATIÈRE FERROVIAIRE**

Annexe 25 à la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire

Annexe 25

**PRINCIPES DE BASE ET PARAMÈTRES DES
CONTRATS ENTRE AUTORITÉS COMPÉTENTES ET
GESTIONNAIRES DE L'INFRASTRUCTURE**

Le contrat précise les dispositions de l'article 47, paragraphe 3, et comporte au moins les éléments suivants:

1) le champ d'application du contrat en ce qui concerne l'infrastructure et les installations de service, en conformité avec la structure indiquée à l'annexe 1^{re}. Ce point englobe tous les aspects de la gestion de l'infrastructure, y compris l'entretien et le renouvellement des éléments de l'infrastructure déjà en service. Le cas échéant, la construction de nouvelles infrastructures peut également être mentionnée;

2) la structure des versements ou des fonds alloués aux différents services d'infrastructure énumérés à l'annexe 1^{re}, à l'entretien et au renouvellement ainsi qu'à la résorption des arriérés d'entretien et de renouvellement existants. Le cas échéant, la structure des versements ou des fonds alloués à une nouvelle infrastructure peut être mentionnée;

3) les objectifs de performance orientés vers l'utilisateur, sous la forme d'indicateurs et de critères de qualité portant sur des éléments tels que:

a) les performances des trains, par exemple en termes de rapidité et de fiabilité, et la satisfaction de la clientèle;

b) la capacité du réseau;

c) la gestion des actifs;

d) le volume des activités;

e) les niveaux de sécurité; et

f) la protection de l'environnement;

4) de omvang van de onderhoudsachterstand en de activa die buiten bedrijf zullen worden gesteld en waardoor financiële middelen vrijkomen;

5) de in artikel 47, paragraaf 2, bedoelde prikkels;

6) verslaggevingsverplichtingen voor de infrastructuurbeheerder met opgave van de inhoud en de rapporteringsfrequentie, met inbegrip van de jaarlijks te publiceren informatie;

7) de overeengekomen duur van de overeenkomst, die wordt afgestemd op de looptijd van het ondernemingsplan van de infrastructuurbeheerder, de concessie of vergunning, naargelang van het geval, en het door de lidstaat ingestelde heffingskader en de heffingsregels;

8) regels voor de afhandeling van ernstige storingen en noodsituaties, met inbegrip van noodplannen, de vroegtijdige beëindiging van de overeenkomst en tijdige informatie voor de gebruikers;

9) te nemen herstelmaatregelen wanneer een van de partijen zijn contractuele verplichtingen niet nakomt, of in uitzonderlijke omstandigheden waarin de beschikbaarheid van overheidsfinanciering in het gedrang komt; dit omvat de voorwaarden en procedures voor nieuwe onderhandelingen en de vroegtijdige beëindiging.

Gezien om gevoegd te worden bij de wet van ... tot wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex en van enkele andere bepalingen inzake spoor.

FILIP

VAN KONINGSWEGE:

De minister van Mobiliteit,

Jacqueline GALANT

4) le volume de l'arriéré d'entretien éventuel et les actifs qui seront retirés du service et, partant, généreront des flux financiers différents;

5) les mesures d'incitation visées à l'article 47, paragraphe 2;

6) les obligations d'information minimales incombant au gestionnaire de l'infrastructure en ce qui concerne le contenu et la fréquence de présentation des rapports, y compris les informations à publier chaque année;

7) la durée convenue du contrat, qui est synchronisée et compatible avec la durée du plan d'entreprise, de la concession ou de la licence du gestionnaire de l'infrastructure, le cas échéant, et le cadre et les règles de tarification fixés par l'État;

8) les règles applicables en cas de perturbation importante des activités ou dans les situations d'urgence, y compris des plans d'urgence et de résiliation anticipée du contrat, ainsi que les règles en matière d'information en temps et en heure des utilisateurs;

9) les mesures de réparation à prendre si l'une des parties manque à ses obligations contractuelles; ou lorsque des circonstances exceptionnelles ont une incidence sur la disponibilité des financements publics; il s'agit notamment de définir les conditions et procédures de renégociation et de résiliation anticipée.

Vu pour être annexé à la loi du ... modifiant la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire et certaines autres dispositions en matière ferroviaire

PHILIPPE

PAR LE ROI:

La ministre de la Mobilité,

Jacqueline GALANT

**BIJLAGE 5 AAN DE WET VAN ...
TOT WIJZIGING VAN DE WET VAN
30 AUGUSTUS 2013 HOUDENDE DE
SPOORCODEX EN VAN ENKELE ANDERE
BEPALINGEN INZAKE SPOOR**

Bijlage 26 aan de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex

Bijlage 26

**BOEKHOUDKUNDIGE INFORMATIE DIE OP
VERZOEK BIJ DE TOEZICHTHOUDENDE INSTANTIE
MOET WORDEN INGEDIEND**

1. Gescheiden boekhouding:

a) gescheiden winst-en-verliesrekeningen en balansen voor het goederenvervoer, het passagiersvervoer en de activiteiten op het gebied van het infrastructuurbeheer;

b) gedetailleerde informatie over individuele bronnen en de besteding van overheidsmiddelen en andere vormen van compensatie op een transparante en gedetailleerde wijze, met inbegrip van een gedetailleerd overzicht van de geldstromen van de onderneming, teneinde te bepalen hoe de overheidsmiddelen en andere vormen van compensatie zijn besteed;

c) een overzicht van de kosten en individuele winstposten, zodat in overeenstemming met de eisen van de toezichthoudende instantie kan worden nagegaan of er kruissubsidiëring tussen de verschillende activiteiten heeft plaatsgevonden;

d) de methode die is gehanteerd om de kosten aan de verschillende activiteiten toe te rekenen;

e) wanneer de betrokken onderneming deel uitmaakt van een groep, volledige details van betalingen tussen de verschillende onderdelen van de groep.

2. Toezicht op de spoortoegangsrechten:

a) een overzicht van de verschillende kostencategorieën, en met name voldoende informatie over de marginale/directe kosten van de verschillende diensten of dienstenpakketten om toezicht op de infrastructuurrechten mogelijk te maken;

b) voldoende informatie met het oog op het toezicht op de individuele rechten die zijn betaald voor diensten (of dienstenpakketten); indien de toezichthoudende instantie dat verlangt, wordt informatie opgenomen over

**ANNEXE 5 À LA LOI DU ...
MODIFIANT LA LOI DU 30 AOÛT 2013
PORTANT LE CODE FERROVIAIRE ET
CERTAINES AUTRES DISPOSITIONS
EN MATIÈRE FERROVIAIRE**

Annexe 26 à la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire

Annexe 26

**INFORMATIONS COMPTABLES À SOUMETTRE À
L'ORGANISME DE CONTRÔLE SUR DEMANDE**

1. Séparation des comptes:

a) des comptes de profits et pertes et des bilans distincts pour les activités de fret, de transport de voyageurs et de gestion de l'infrastructure;

b) des informations détaillées sur chaque source et utilisation de fonds publics et d'autres formes de compensation, présentées d'une manière transparente et précise, y compris une analyse détaillée des flux de trésorerie des entreprises permettant de déterminer de quelle manière ces fonds publics et ces autres formes de compensation ont été utilisés;

c) des catégories de coûts et profits permettant d'établir si des subventions croisées ont été opérées entre ces différentes activités, conformément aux exigences de l'organisme de contrôle;

d) la méthode utilisée pour ventiler les coûts entre les différentes activités;

e) lorsque l'entreprise réglementée appartient à un groupe, des informations complètes sur les paiements interentreprises.

2. Suivi des redevances d'accès aux voies:

a) les différentes catégories de coûts, et notamment des informations suffisantes sur les coûts marginaux/directs des différents services ou groupes de services pour permettre le suivi des redevances d'utilisation de l'infrastructure;

b) des informations suffisantes pour permettre le suivi des redevances individuelles versées pour les services (ou groupes de services); à la demande de l'organisme de contrôle, ces informations comprennent des données

de volumes van individuele diensten, prijzen voor individuele diensten en de totale door de interne en externe klanten betaalde inkomsten voor individuele diensten;

c) een overzicht van de kosten en inkomsten voor individuele diensten (of dienstenpakketten) overeenkomstig de eisen van de toezichthoudende instantie, teneinde te kunnen nagaan of er sprake is van concurrentievervalsing (kruissubsidiëring, dumping of woekerwinsten).

3. Aangeven van de financiële prestaties:

- a) een overzicht van de financiële prestaties;
- b) een uitgavendeclaratie;
- c) een overzicht van de onderhoudsuitgaven;
- d) een overzicht van de operationele uitgaven;
- e) een overzicht van de inkomsten;

f) begeleidende nota's tot aanvulling van en uitleg bij deze overzichten, indien nodig.

Gezien om gevoegd te worden bij de wet van ... tot wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex en van enkele andere bepalingen inzake spoor.

FILIP

VAN KONINGSWEGE:

De minister van Mobiliteit,

Jacqueline GALANT

sur les volumes de services individuels, les prix des services individuels et les recettes totales afférentes aux services individuels et issues de la clientèle interne et externe;

c) les coûts et les recettes afférents à chaque service (ou groupe de services), établis à l'aide de la méthode de calcul des coûts appropriée, selon les modalités définies par l'organisme de contrôle, de manière à pouvoir déceler l'existence éventuelle d'une tarification anticoncurrentielle (subventions croisées, pratiques d'éviction et tarifs excessifs).

3. Indication des performances financières:

- a) un état des performances financières;
- b) un état succinct des dépenses;
- c) un état des dépenses d'entretien;
- d) un état des dépenses d'exploitation;
- e) un compte de résultat;

f) des notes d'accompagnement développant et expliquant ces informations, s'il y a lieu.

Vu pour être annexé à la loi du ... modifiant la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire et certaines autres dispositions en matière ferroviaire

PHILIPPE

PAR LE ROI:

La ministre de la Mobilité,

Jacqueline GALANT

Voorontwerp van wet tot wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex en van enkele andere bepalingen inzake spoor	Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte
Projet de loi modifiant la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire ainsi que certaines autres dispositions en matière ferroviaire	Directive 2012/34/UE du Parlement Européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen
Art. 1 ^{er}	
2	
3	
4	1, § 2 et 2
5	3
6	
7	
8	6, §§ 3 et 4
9	
10	4, § 2
11	7
12	
13	5, § 1 ^{er} , al. 2 et §§ 3 et 4
14	
15	13
16	
17	16
18	
19	16, al. 1 ^{er}
20	23, § 3
21	24, § 8
22	
23	5, § 2
24	8, § 3
25	
26	8, § 1 ^{er}
27	27, § 2
28	
29	35 + annexe VI, point 2
30	
31	41, § 1 ^{er}
32	38, § 4
33	
34	43, § 3, 2 ^{ème} phrase
35	45, §§ 3 et 4
36	53, § 3
37	45, § 2
38	46
39	
40	
41	40, § 1 ^{er} , al. 2, 1 ^{ère} et 2 ^{ème} phrase et § 2, 2 ^{ème} phrase
42	8, § 4 ; 30, §§ 2, 3, 5 et 6

43	30, § 7
44	56, § 6, 2 ^{ème} et 3 ^{ème} phrases
45	31, § 2, 1 ^{ère} phrase
46	31, § 3, al. 1 ^{er} ; 31, § 3, alinéa 3 ; 31, § 5 ; 31, § 6, 2 ^{ème} phrase
47	31, §§ 7 et 8
48	
49	
50	31, § 10
51	36
52	41, § 2
53	32, § 1 ^{er} , et 32, § 6
54	33, § 5
55	
56	
57	37
58	56, § 2 ; 46, § 6, et l'annexe VI, 2., g) ; 35, § 1 ^{er}
59	56, § 9, alinéa 3 ; 56, § 12
60	
61	56, § 9
62	
63	
64	56, § 7
65	56, § 8
66	57
67	
68	
69	
70	
71	
72	
73	
74	
75	
76	
77	
78	
79	
80	
81	
82	
83	
84	
85	
86	
87	
88	
89	
90	
91	

Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte	Wet van 30 augustus houdende de Spoorcodex
Art. 1, § 1	Niet omgezet want volgt uit de memorie van toelichting
1, § 2	Het toepassingsgebied van de Codex is breder dan dat van de richtlijn 2012/34/EU, gezien het ook de andere in artikel 1 genoemde richtlijnen omzet, er werd besloten om deze paragraaf niet om te zetten.
2	2, §§ 2 en 3
3	3
4, § 1	Deze bepaling is niet uitdrukkelijk omgezet in de Spoorcodex. Het gaat om een beginsel waarvan de praktische bepalingen zijn gedefinieerd in het kader van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven
4, § 2	4/1
5, § 1, lid 1	Deze bepaling is niet uitdrukkelijk omgezet in de Spoorcodex. Het gaat om een beginsel waarvan de praktische bepalingen zijn gedefinieerd in het kader van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven.
5, § 1, lid 2	4/3, lid 1
5, § 2	19/1
5, § 3	4/3, lid 2
5, § 4	4/3, lid 3
6, § 1	4, § 1
6, § 2	Facultatieve omzetting. Niet omgezet in de Belgische rechtsorde.
6, § 3	4, § 2
6, § 4	4, § 3
7	4/2
8, § 1	19/3
8, § 2	Algemeen principe tot respecteren van het recht op Staatssteun. Het is aldus niet nodig om deze bepaling uitdrukkelijk om te zetten.
8, § 3	19/2
8, § 4	47, § 1
9	De eerste paragraaf is een algemeen principe namelijk tot het respecteren van het recht op Staatsteun. Het is aldus niet nodig om deze bepaling uitdrukkelijk om te zetten.
10, §§ 1 en 2	5
10, §§ 3 en 4	62, § 3, 5°

Directive 2012/34/UE du Parlement Européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen	Loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire
Art. 1, § 1	Pas transposé car relève plutôt de l'exposé des motifs
1, § 2	Le champ d'application du Code étant plus large que celui de la directive 2012/34/UE, puisqu'il transpose aussi les autres directives citées dans son article 1er, il a été choisi de ne pas transposer ce paragraphe.
2	2, §§ 2 et 3
3	3
4, § 1	Cette disposition n'est pas transposée expressément dans le Code ferroviaire. Il s'agit d'un principe dont les dispositions pratiques sont définies dans le cadre de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques.
4, § 2	4/1
5, § 1, al. 1	Cette disposition n'est pas transposée expressément dans le Code ferroviaire. Il s'agit d'un principe dont les dispositions pratiques sont définies dans le cadre de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques.
5, § 1, al. 2	4/3, al. 1
5, § 2	19/1
5, § 3	4/3, al. 2
5, § 4	4/3, al. 3
6, § 1	4, § 1
6, § 2	Transposition optionnelle. Non transposée dans l'ordre juridique belge.
6, § 3	4, § 2
6, § 4	4, § 3
7	4/2
8, § 1	19/3
8, § 2	Principe général de respect du droit des aides d'Etat. Il n'est donc pas nécessaire de transposer cette disposition de manière expresse.
8, § 3	19/2
8, § 4	47, § 1
9	Le § 1 ^{er} est un principe général notamment de respect du droit des aides d'Etat. Il n'est donc pas nécessaire de transposer cette disposition de manière expresse.
10, §§ 1 et 2	5

11	Facultatieve omzetting. Niet omgezet in de Belgische rechtsorde.
12	Idem
13	9
14	Verplichting die uitsluitend op lidstaten rust. Het zich hiermee in regel stellen wil niet zeggen dat de bepaling letterlijk omgezet dient te worden in de Belgische rechtsorde.
15	Opdracht toegewezen aan de Commissie. Deze bepaling hoeft aldus niet te worden omgezet.
16	11, lid 2 en 3
17, § 1	11, lid 1
17, § 2	13, § 1
17, § 3	13, § 1ste, lid 2
17, § 4	7, 1°
17, § 5	13, § 3, 2 ^{de} zin
18	13, §§ 1 en 2
19	15 en 8 van het KB van 16.01.07 (vergunning Spoorwegonderneming)
20	5 van het KB van 16.01.07
21	6 van het KB van 16.01.07
22	7 van het KB van 16.01.07
23, § 1	12
23, § 2	14
23, § 3	17 in fine
24, § 1	14, lid 1, 3° en 15 ; 13 van het KB van 16.01.07
24, § 2	16
24, § 3	17 van het KB van 16.01.07
24, § 4	14, 1° van het KB van 16.01.07
24, § 5	14, 2° van het KB van 16.01.07
24, § 6	14, lid 1, 2° en 11 van het KB van 16.01.07
24, § 7	16, lid 2, 4° van het KB van 16.01.07
24, § 8	18
25, § 1	De voorwaarden voor verlening van vergunningen zijn vastgelegd bij koninklijk besluit dat per definitie het voorwerp is van publicatie in het Belgisch Staatsblad. Om deze reden is het niet noodzakelijk om deze bepaling uitdrukkelijk om te zetten.
25, § 2	9 van het KB van 16.01.07
26	Het gaat hem om een algemeen principe dat een verplichting oplegt aan de Staat en dus niet het voorwerp hoeft te zijn van een uitdrukkelijke omzetting.
27, § 1	20 en 22, lid 2
27, §§ 2 en 3	21, lid 1
27, § 4	22, lid 1

10, §§ 3 et 4	62, § 3, 5°
11	Transposition optionnelle. Non transposée dans l'ordre juridique belge.
12	Idem
13	9
14	Obligation reposant seulement sur les Etats membres. S'y conformer n'implique pas de transposer cette disposition littéralement dans l'ordre juridique belge.
15	Mission conférée à la Commission. Cette disposition ne doit dès lors pas être transposée.
16	11, al. 2 et 3
17, § 1	11, al. 1 ^{er}
17, § 2	13, § 1
17, § 3	13, § 1 ^{er} , al. 2
17, § 4	7, 1°
17, § 5	13, § 3, 2 ^{ème} phrase
18	13, §§ 1 et 2
19	15 et 8 de l'AR du 16.01.07 (licence EF)
20	5 de l'AR du 16.01.07
21	6 de l'AR du 16.01.07
22	7 de l'AR 16.01.07
23, § 1	12
23, § 2	14
23, § 3	17 in fine
24, § 1	14, al. 1, 3° et 15 ; 13 de l'AR du 16.01.07
24, § 2	16
24, § 3	17 de l'AR du 16.01.07
24, § 4	14, 1° de l'AR du 16.01.07
24, § 5	14, 2° de l'AR du 16.01.07
24, § 6	14, al. 1, 2° et 11 de l'AR du 16.01.07
24, § 7	16, al. 2, 4° de l'AR du 16.01.07
24, § 8	18
25, § 1	Les procédures de délivrance des licences sont consacrées par arrêté royal qui fait, par définition, l'objet d'une publication au Moniteur belge. Pour cette raison, il n'est pas nécessaire de transposer expressément cette disposition.
25, § 2	9 de l'AR du 16.01.07
26	Il s'agit d'un principe général qui impose une obligation à l'Etat et qui ne doit donc pas faire l'objet d'une transposition expresse.
27, § 1	20 et 22, al. 2
27, §§ 2 et 3	21, al. 1 ^{er}
27, § 4	22, al. 1
28	23, al. 1
29, § 1, al. 1	46, al. 1

28	23, lid 1
29, § 1, lid 1	46, lid 1
29, § 1, lid 2	46, lid 2
29, § 1, lid 3	46, lid 3
29, § 1, lid 4	49, § 1, 1 ^{ste} zin
29, § 1, lid 5	Bepaling waarvan de omzetting facultatief is. Er werd beslist om niet over te gaan tot een omzetting in de Belgische rechtsorde.
29, § 2	49, § 1, 1 ^{ste} zin
29, § 3	58
29, § 4	26
30, § 1	47, § 2
30, §§ 2, 3, 4, 5 en 6	47, § 3
30, § 7	47/1
30, § 8	48
31, § 1	49
31, § 2, 1 ^{ste} zin	49, § 2
31, § 2, 2 ^{de} zin	53
31, § 3, lid 1, 2 en 3	50, § 1
31, § 4	50, § 2
31, § 5, lid 1	50, § 3, lid 1, 1 ^{ste} en 2 ^{de} zin
31, § 5, lid 2	50, § 3, lid 2
31, § 5, lid 3	50, § 3, lid 1, 3 ^{de} zin
31, § 5, lid 4	50, § 3, lid 3, 1 ^{ste} zin
31, § 5, lid 5	50, § 3, lid 3, 2 ^{de} zin
31, § 5, lid 6	53, lid 2
31, § 6	50, § 4
31, § 7	51, lid 1
31, § 8	51, lid 2
31, § 9	52
31, § 10	53/1
32, § 1	56, § 1
32, § 2	Bepaling waarvan de omzetting facultatief is. Er is beslist om niet over te gaan tot een omzetting in de Belgische rechtsorde.
32, § 3	57
32, § 4	52/1
32, § 5	58
32, § 6	56, § 2
33, § 1	59, § 1
33, § 2	59, § 2
33, § 3	59, § 3
33, § 4	59, § 4
33, § 5	59, § 5
34, § 1	60, §§ 1 en 2
34, § 2	60, § 3
34, § 3	Niet noodzakelijk om uitdrukkelijk om te zetten. Inderdaad deze elementen, die aangenomen zijn met een KB, dienen te

29, § 1, al. 2	46, al. 2
29, § 1, al. 3	46, al. 3
29, § 1, al. 4	49, § 1 ^{er} , 1 ^{ère} phrase
29, § 1, al. 5	Disposition dont la transposition est optionnelle. Il a été décidé de ne pas la transposer dans l'ordre juridique belge.
29, § 2	49, § 1 ^{er} , 1 ^{ère} phrase
29, § 3	58
29, § 4	26
30, § 1	47, § 2
30, §§ 2, 3, 4, 5 et 6	47, § 3
30, § 7	47/1
30, § 8	48
31, § 1	49
31, § 2, 1 ^{ère} phrase	49, § 2
31, § 2, 2 ^{ème} phrase	53
31, § 3, al. 1, 2 et 3	50, § 1
31, § 4	50, § 2
31, § 5, al. 1	50, § 3, al. 1, 1 ^{ère} et 2 ^{ème} phrases
31, § 5, al. 2	50, § 3, al. 2
31, § 5, al. 3	50, § 3, al. 1, 3 ^{ème} phrase
31, § 5, al. 4	50, § 3, al. 3, 1 ^{ère} phrase
31, § 5, al. 5	50, § 3, al. 3, 2 ^{ème} phrase
31, § 5, al. 6	53, al. 2
31, § 6	50, § 4
31, § 7	51, al. 1
31, § 8	51, al. 2
31, § 9	52
31, § 10	53/1
32, § 1	56, § 1
32, § 2	Disposition dont la transposition est optionnelle. Il a été décidé de ne pas la transposer dans l'ordre juridique belge.
32, § 3	57
32, § 4	52/1
32, § 5	58
32, § 6	56, § 2
33, § 1	59, § 1
33, § 2	59, § 2
33, § 3	59, § 3
33, § 4	59, § 4
33, § 5	59, § 5
34, § 1	60, §§ 1 et 2
34, § 2	60, § 3
34, § 3	Pas nécessaire de transposer expressément. En effet, ces éléments, qui sont adoptés par AR, doivent reposer sur une étude afin de respecter le prescrit de l'article en cause.
34, § 4	Principe général de respect du droit des aides

	steunen op een studie om zo te respecteren wat in het artikel is voorgeschreven.
34, § 4	Algemeen principe tot respecteren van het recht op Staatssteun. Het is aldus niet nodig om deze bepaling uitdrukkelijk om te zetten.
35, § 1	23, lid 3 en 4
35, § 2	23, lid 4
35, § 3	Aangezien het gaat over de rechtsgrond, op basis waarvan de Europese Commissie uitvoeringshandelingen kan aannemen, is het niet nodig om deze bepaling om te zetten in de Belgische rechtsorde.
36	54
37	60/1
38, § 1, lid 1	28, lid 1 en 29, lid 1
38, § 1, lid 2	29, lid 3
38, § 1, lid 3	29, lid 2
38, § 2, lid 1	30, § 1
38, § 2, lid 2	30, § 2
38, § 3	De verplichtingen van de infrastructuurbeheerder en de kandidaten worden bepaald in een overeenkomst of in de wetgeving. Het is dus niet noodzakelijk om deze bepaling uitdrukkelijk om te zetten.
38, § 4	31
39, § 1	27
39, § 2	26
40, § 1, lid 1	45, § 1, lid 1
40, § 1, lid 2, 1 ^{ste} en 2 ^{de} zin	45, § 1, lid 2
40, § 2, 1 ^{ste} zin	45, § 2, lid 1
40, § 2, 2 ^{de} zin	45, § 2, lid 2
40, § 3	Deze bepaling voorziet een wijze voor de aanneming van beslissingen genomen in samenwerkingsvergaderingen tussen de Europese infrastructuurbeheerders. Dit kan niet worden geregeld in de Belgische wet.
40, § 4	45, § 2, lid 1, 3 ^{de} zin
40, § 5	45, § 1 ^{er} , lid 1, in fine
41, § 1	27/1
41, §§ 2 en 3	55
42, § 1, lid 1	30, § 2 en 24, § 1, lid 1 en 2
42, § 1, lid 2, 1 ^e zin	24, § 1, lid 2
42, § 1, lid 2, 2 ^{de} zin	24, § 1, in fine
42, § 2	24, § 1, lid 3
42, § 3	24, § 1, lid 4
42, § 4	24, § 1, lid 5
42, § 5	24, § 1, lid 7
42, § 6, lid 1	24, § 2, lid 1

	d'Etat. Il n'est donc pas nécessaire de transposer cette disposition.
35, § 1	23, al. 3 et 4
35, § 2	23, al. 4
35, § 3	S'agissant de la base juridique en vertu de laquelle la Commission européenne peut adopter des actes délégués, il n'est pas nécessaire de la transposer dans l'ordre juridique belge.
36	54
37	60/1
38, § 1, al. 1	28, al. 1 et 29, al. 1
38, § 1, al. 2	29, al. 3
38, § 1, al. 3	29, al. 2
38, § 2, al. 1	30, § 1
38, § 2, al. 2	30, § 2
38, § 3	Les obligations du gestionnaire de l'infrastructure et des candidats sont déterminées tant par voie de contrat que par la législation. Il n'est donc pas nécessaire de transposer cette disposition de manière expresse.
38, § 4	31
39, § 1	27
39, § 2	26
40, § 1, al. 1	45, § 1 ^{er} , al. 1 ^{er}
40, § 1, al. 2, 1 ^{ère} et 2 ^{ème} phrase	45, § 1 ^{er} , al. 2
40, § 2, 1 ^{ère} phrase	45, § 2, al. 1 ^{er}
40, § 2, 2 ^{ème} phrase	45, § 2, al. 2
40, § 3	Cette disposition prévoit le mode d'adoption des décisions lors des réunions de coopération entre les gestionnaires de l'infrastructure européens. Cela ne peut être réglé dans la loi belge.
40, § 4	45, § 2, al. 1, 3 ^{ème} phrase
40, § 5	45, § 1 ^{er} , al. 1 ^{er} , in fine
41, § 1	27/1
41, §§ 2 et 3	55
42, § 1, al. 1	30, § 2 et 24, § 1, al. 1 et 2
42, § 1, al. 2, 1 ^{ère} phrase	24, § 1, al. 2
42, § 1, al. 2, 2 ^{ème} phrase	24, § 1, in fine
42, § 2	24, § 1, al. 3
42, § 3	24, § 1, al. 4
42, § 4	24, § 1, al. 5
42, § 5	24, § 1, al. 7
42, § 6, al. 1	24, § 2, al. 1
42, § 6, al. 2	24, § 2, al. 2
42, § 6, al. 3	24, § 2, al. 3

42, § 6, lid 2	24, § 2, lid 2
42, § 6, lid 3	24, § 2, lid 3
42, § 7	24, § 1, lid 6
42, § 8	24, § 3
43, § 1	33, § 1
43, § 2	Aangezien het gaat over de rechtsgrond, op basis waarvan de Europese Commissie uitvoeringshandelingen kan aannemen, is het niet nodig om deze bepaling om te zetten in de Belgische rechtsorde.
43, § 3, 1 ^e zin	34, lid 3, 1 ^e zin
43, § 3, 2 ^{de} zin	34, lid 3, 2 ^{de} zin
44, § 1	32, lid 1, 1 ^o
44, § 2	33, § 1
44, § 3	33, § 2
44, § 4	34, lid 1 en 2
45, § 1	39, lid 1
45, § 2	39, lid 2
45, § 3	35, lid 3, 1 ^e en 2 ^{de} zin
45, § 4	35, lid 3, 3 ^e zin
46, § 1	40, § 1
46, § 2	40, § 2, lid 1
46, § 3	40, § 2, lid 2 en 3
46, § 4	40, § 2, lid 4
46, § 5	40, § 1
46, § 6	62, § 4, lid 1, 1 ^o
47, § 1	41, § 1
47, § 2	41, § 2
47, § 3	43, lid 1
47, § 4, lid 1 en 2	43, lid 1
47, § 4, lid 3	Facultatieve bepaling voor wat betreft omzetting. Er is voor gekozen om dit niet uitdrukkelijk om te zetten.
47, § 4, lid 4	Het gaat hem om een algemeen principe, het hoeft niet noodzakelijk uitdrukkelijk omgezet te zijn om te verzekeren dat de bepaling wordt gerespecteerd.
47, § 5	43, lid 1, 2 ^o
47, § 6	Bijlage 2, punt 3, e)
48, § 1, 1 ^{ste} zin	36, 1 ^{ste} zin
48, § 1, 2 ^{de} zin	36, 2 ^{de} zin
48, § 2	2 van het Koninklijk besluit van 29 december 2004 betreffende de verdeling van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de gebruiksvergoeding van de spoorweginfrastructuur.
49, § 1	38, lid 1
49, § 2, lid 1, 1 ^{ste} zin	38, lid 2, 1 ^{ste} zin en lid 3
49, § 2, lid 1, 2 ^{de} zin	5 van het Koninklijk besluit van 29 december

42, § 7	24, § 1, al. 6
42, § 8	24, § 3
43, § 1	33, § 1
43, § 2	S'agissant de la base juridique en vertu de laquelle la Commission européenne peut adopter des actes délégués, il n'est pas nécessaire de la transposer dans l'ordre juridique belge.
43, § 3, 1 ^{ère} phrase	34, al. 3, 1 ^{ère} phrase
43, § 3, 2 ^{ème} phrase	34, al. 3, 2 ^{ème} phrase
44, § 1	32, al. 1, 1 ^o
44, § 2	33, § 1
44, § 3	33, § 2
44, § 4	34, al. 1 et 2
45, § 1	39, al. 1
45, § 2	39, al. 2
45, § 3	35, al. 3, 1 ^{ère} et 2 ^{ème} phrases
45, § 4	35, al. 3, 3 ^{ème} phrase
46, § 1	40, § 1
46, § 2	40, § 2, al. 1
46, § 3	40, § 2, al. 2 et 3
46, § 4	40, § 2, al. 4
46, § 5	40, § 1
46, § 6	62, § 4, al. 1, 1 ^o
47, § 1	41, § 1
47, § 2	41, § 2
47, § 3	43, al. 1
47, § 4, al. 1 et 2	43, al. 1
47, § 4, al. 3	Disposition optionnelle en termes de transposition. Il a été choisi de ne pas la transposer expressément.
47, § 4, al. 4	S'agissant d'un principe général, il ne doit pas nécessairement être expressément transposé pour autant que son respect soit assuré.
47, § 5	43, al. 1, 2 ^o
47, § 6	Annexe 2, point 3, e)
48, § 1, 1 ^{ère} phrase	36, 1 ^{ère} phrase
48, § 1, 2 ^{ème} phrase	36, 2 ^{ème} phrase
48, § 2	2 de l'arrêté royal du 29 décembre 2004 relatif à la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire et à la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire
49, § 1	38, al. 1
49, § 2, al. 1, 1 ^{ère} phrase	38, al. 2, 1 ^{ère} phrase et al. 3
49, § 2, al. 1, 2 ^{ème} phrase	5 de l'arrêté royal du 29 décembre 2004 relatif à la répartition des capacités de l'infrastructure

	2004 betreffende de verdeling van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de gebruiksvergoeding van de spoorweginfrastructuur.
49, § 2, lid 2	38, lid 2, 3 ^{de} zin
49, § 3	38, lid 2, 2 ^{de} zin
50, § 1	41, § 3
50, § 2	8 van het Koninklijk besluit van 29 december 2004 betreffende de verdeling van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de gebruiksvergoeding van de spoorweginfrastructuur.
50, § 3	41, § 2
51, § 1	41, § 3, lid 1, 1 ^{ste} zin
51, § 2, lid 1 en	41, § 3, lid 1, 1 ^{ste} zin
51, § 2, lid 2	41, § 3, 2 ^{de} zin
51, § 2, lid 3	41, § 3, lid 1, 3 ^{de} zin
51, § 2, lid 4	41, § 3, lid 2
51, §§ 3 en 4	42
52, § 1	Bijlage 2, 3g, g) en 43, lid 2
52, § 2	43, lid 3
53, §§ 1 en 2	37
53, § 3	37, lid 2
54, § 1	25
54, § 2	44
54, § 3	Facultatieve bepaling voor wat betreft omzetting. Er is voor gekozen om deze niet uitdrukkelijk om te zetten.
55	Koninklijk besluit van 25 oktober 2004 tot oprichting van de Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en van de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal, tot vaststelling van zijn samenstelling en het administratieve en geldelijk statuut dat van toepassing is op zijn leden.
56, § 1	62, § 5
56, § 2	62, § 3, lid 2
56, § 3, lid 1 en 2	66/1
56, § 4	Facultatieve bepaling voor wat betreft omzetting. Er is voor gekozen om deze niet uitdrukkelijk om te zetten.
56, § 5	Koninklijk besluit van 25 oktober 2004 tot oprichting van de Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en van de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal, tot vaststelling van zijn samenstelling en het administratief en geldelijk statuut dat van toepassing is op zijn leden.
56, § 6, 1 ^{ste} zin	62, § 3, 2 ^o

	ferroviaire et à la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire
49, § 2, al. 2	38, al. 2, 3 ^{ème} phrase
49, § 3	38, al. 2, 2 ^{ème} phrase
50, § 1	41, § 3
50, § 2	8 de l'arrêté royal du 29 décembre 2004 relatif à la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire et à la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire
50, § 3	41, § 2
51, § 1	41, § 3, al. 1, 1 ^{ère} phrase
51, § 2, al. 1	41, § 3, al. 1, 1 ^{ère} phrase
51, § 2, al. 2	41, § 3, 2 ^{ème} phrase
51, § 2, al. 3	41, § 3, al. 1 ^{er} , 3 ^{ème} phrase
51, § 2, al. 4	41, § 3, al. 2
51, §§ 3 et 4	42
52, § 1	Annexe 2, 3g, g) et 43, al. 2
52, § 2	43, al. 3
53, §§ 1 et 2	37
53, § 3	37, al. 2
54, § 1	25
54, § 2	44
54, § 3	Disposition optionnelle en termes de transposition. Il a été choisi de ne pas la transposer expressément.
55	Arrêté royal du 25 octobre 2004 créant le Service de Régulation du transport ferroviaire et de l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National, fixant sa composition ainsi que les statuts administratif et pécuniaire applicables à ses membres.
56, § 1	62, § 5
56, § 2	62, § 3, al. 2
56, § 3, al. 1 et 2	66/1
56, § 4	Disposition optionnelle en termes de transposition. Il a été choisi de ne pas la transposer expressément.
56, § 5	Arrêté royal du 25 octobre 2004 créant le Service de Régulation du transport ferroviaire et de l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National, fixant sa composition ainsi que les statuts administratif et pécuniaire applicables à ses membres.
56, § 6, 1 ^{ère} phrase	62, § 3, 2 ^o
56, § 6, 2 ^{ème} et 3 ^{ème} phrases	48/1
56, § 7	66/2
56, § 8	66/3
56, § 9, al. 1, 1 ^{ère} phrase	65, al. 1

56, § 6, 2 ^{de} en 3 ^{de} zin	48/1
56, § 7	66/2
56, § 8	66/3
56, § 9, lid 1, 1 ^e zin	65, lid 1
56, § 9, lid 1, 2 ^{de} zin	65, lid 1
56, § 9, lid 1, 3 ^{de} zin	63, § 3
56, § 9, lid 2	63, § 3 en 65, lid 4
56, § 9, lid 3	63, § 3, lid 2
56, § 10	221/1 en /2
56, § 11	65, laatste lid
56, § 12	63, § 4
56, § 13	Aangezien het gaat over de rechtsgrond, op basis waarvan de Europese Commissie uitvoeringshandelingen kan aannemen, is het niet nodig om deze bepaling om te zetten in de Belgische rechtsorde.
57	66/4
58 tot 67	De slotbepalingen van de richtlijn 2012/34/EU, het is niet noodzakelijk om deze in extenso om te zetten.
Bijlage 1	Bijlage 23
Bijlage 2	Bijlage 1
Bijlage 4	Bijlage 2
Bijlage 5	Bijlage 25
Bijlage 6	Bijlage 24 + artikel 58, 6°
Bijlage 7	Bijlage 3
Bijlage 8	Bijlage 26

56, § 9, al. 1, 2 ^{ème} phrase	65, al. 1
56, § 9, al. 1, 3 ^{ème} phrase	63, § 3
56, § 9, al. 2	63, § 3 et 65, al. 4
56, § 9, al. 3	63, § 3, al. 2
56, § 10	221/1 et /2
56, § 11	65, dernier alinéa
56, § 12	63, § 4
56, § 13	S'agissant de la base juridique en vertu de laquelle la Commission européenne peut adopter des actes délégués, il n'est pas nécessaire de la transposer dans l'ordre juridique belge.
57	66/4
58 à 67	S'agissant des dispositions finales de la directive 2012/34/UE, il n'est pas nécessaire de les transposer in extenso.
Annexe 1	Annexe 23
Annexe 2	Annexe 1
Annexe 4	Annexe 2
Annexe 5	Annexe 25
Annexe 6	Annexe 24 + article 58, 6°
Annexe 7	Annexe 3
Annexe 8	Annexe 26

Wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex

HUIDIGE TEKST (VOOR WIJZIGINGEN)

GECONSOLIDEERDE WIJZIGINGEN)

TEKST (NA WIJZIGINGEN)

Titel 1. – Algemene Bepalingen

Titel 1. – Algemene Bepalingen

Hoofdstuk 1. - Algemeenheden

Hoofdstuk 1. - Algemeenheden

Artikel 1. - Deze Spoorcodex regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet, met uitzondering van titel 7/1 die een aangelegenheid als bedoeld in artikel 77 van de Grondwet regelt.

Artikel 1. - Deze Spoorcodex regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet, met uitzondering van titel 7/1 die een aangelegenheid als bedoeld in artikel 77 van de Grondwet regelt.

Deze Spoorcodex voorziet in de omzetting van :

1° de Richtlijn 91/440/EEG van de Raad van 29 juli 1991 betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap;

2° de Richtlijn 95/18/EG van de Raad van 19 juni 1995 betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen;

3° de Richtlijn 2001/14/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001, inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheidscertificering;

4° de Richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen en tot wijziging van Richtlijn 95/18/EG van de Raad betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen, en van Richtlijn 2001/14/EG van de Raad inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheidscertificering;

5° de Richtlijn 2007/59/EG van het Europees

Deze Spoorcodex voorziet in de gedeeltelijke omzetting van:

1° richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen en tot wijziging van Richtlijn 95/18/EG van de Raad betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen, en van Richtlijn 2001/14/EG van de Raad inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheidscertificering;

2° richtlijn 2007/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 inzake de certificering van machinisten die locomotieven en treinen op het spoorwegsysteem van de Gemeenschap besturen;

3° richtlijn 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 2008 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Gemeenschap;

4° richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte.

Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 inzake de certificering van machinisten die locomotieven en treinen op het spoorwegsysteem van de Gemeenschap besturen;

6° de Richtlijn 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 2008 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Gemeenschap.

Deze Spoorcodex voorziet in de gedeeltelijke omzetting van de Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruiimte.

Hoofdstuk 2 . - Toepassingsgebied

Art. 2. § 1. *Deze Spoorcodex is niet van toepassing op :*

1° spoorweginfrastructuur in particuliere eigendom en enkel op deze infrastructuur gebruikte voertuigen die uitsluitend door hun eigenaar voor eigen goederenvervoer worden gebruikt;

2° spoorwegnetwerken die functioneel gescheiden zijn van de rest van het spoorwegsysteem en uitsluitend bestemd zijn voor de exploitatie van lokale, stedelijke of voorstedelijke diensten voor reizigers- en goederenvervoer;

3° spoorwegen met een patrimoniaal, museum- en toeristisch karakter die over hun eigen spoorwegnetwerken beschikken, met inbegrip van de werkplaatsen, de voertuigen en het personeel waarvan de activiteiten beperkt zijn tot deze netwerken en lijnen;

4° voertuigen die uitsluitend bestemd zijn voor patrimoniale, museum- en toeristische doeleinden en die gebruik maken van het nationale spoorwegnetwerk. Niettemin zijn de regels vastgesteld overeenkomstig de artikelen 27, derde lid, 46, vierde lid, 68 § 2, derde en vijfde lid, en 70, alsmede titel 7 van toepassing op deze voertuigen;

5° met uitzondering van de artikelen 74, 12° en 82, op metro- en tramsystemen en andere systemen voor stadsvervoer en regionaal spoorwegvervoer door middel van light rail of andere spoorgebonden modi, voor zover die systemen geen gebruik maken van het Belgische spoorwegnetwerk.

Hoofdstuk 2 . - Toepassingsgebied

Art. 2. § 1. *De artikelen 4 tot 4/3, 5, 9, 19/1 tot 19/3, 47, § 1, en 62, § 3, 5° zijn niet van toepassing op spoorwegondernemingen die enkel stads-, voorstads- of regionale spoorvervoersdiensten exploiteren op lokale en regionale op zichzelf staande netten voor vervoersdiensten op spoorweginfrastructuur of op netten die slechts voor de exploitatie van spoorvervoersdiensten in de stad of de voorstad zijn bestemd.*

Onverminderd de eerste alinea, zijn artikelen 4/1 en 4/3 van toepassing indien een dergelijke spoorwegonderneming onder de directe of indirecte zeggenschap staat van een onderneming of een andere entiteit die andere spoorvervoersdiensten dan stads-, voorstads- en regionale diensten verricht of integreert. Artikel 4 is ook van toepassing op een dergelijke spoorwegonderneming met betrekking tot de relatie tussen de spoorwegonderneming en de onderneming of entiteit die daarover directe of indirecte zeggenschap heeft.

De artikelen 7, 1° en 11° tot 19° zijn niet van toepassing op:

a) ondernemingen die uitsluitend spoorvervoersdiensten voor reizigers op een lokale op zichzelf staande spoorweginfrastructuur exploiteren;

b) ondernemingen die uitsluitend spoorvervoersdiensten voor passagiers in de stad of de voorstad exploiteren;

c) ondernemingen die uitsluitend goederenvervoersdiensten exploiteren op spoorweginfrastructuur in particulier bezit die uitsluitend door de eigenaar voor diens goederenvervoer gebruikt wordt.

De artikelen 4/2, 9, 19/3 en 20 tot 67 zijn niet van

toepassing op:

- a) lokale, op zichzelf staande netten voor vervoersdiensten voor reizigers op spoorweginfrastructuur;*
- b) spoornetten die alleen bestemd zijn voor de exploitatie van spoorvervoersdiensten voor reizigers in de stad of de voorstad;*
- c) spoorweginfrastructuren in particulier bezit die uitsluitend door de eigenaar voor diens goederenvervoer gebruikt worden;*

Artikel 19/2 is niet van toepassing op:

- a) lokale, op zichzelf staande netten voor vervoersdiensten voor reizigers op spoorweginfrastructuur;*
- b) spoornetten die alleen bestemd zijn voor de exploitatie van spoorvervoersdiensten voor reizigers in de stad of de voorstad;*
- c) spoorweginfrastructuur in particulier bezit die uitsluitend door de eigenaar voor diens goederenvervoer gebruikt wordt.*

De lijst van infrastructuren bedoeld in het vijfde lid wordt bekend gemaakt aan de Europese Commissie als zijnde infrastructuren die geen strategisch belang hebben voor de werking van de spoorwegmarkt.

§ 2. Onder voorbehoud van § 1, is deze Codex niet van toepassing op:

1° spoorweginfrastructuren in particuliere eigendom en enkel op deze infrastructuren gebruikte voertuigen die uitsluitend door hun eigenaar voor eigen goederenvervoer worden gebruikt;

2° spoorwegnetten die functioneel gescheiden zijn van de rest van het spoorwegsysteem en uitsluitend bestemd zijn voor de exploitatie van lokale, stedelijke of voorstedelijke diensten voor reizigers- en goederenvervoer;

3° spoorwegen met een patrimoniaal, museum- en toeristisch karakter die over hun eigen spoorwegnetten beschikken, met inbegrip van de werkplaatsen, de voertuigen en het personeel waarvan de activiteiten beperkt zijn tot deze netten en lijnen;

4° met uitzondering van de artikelen 74, 12° en 82, op metro- en tramsystemen en andere systemen voor stadsvervoer en regionaal spoorwegvervoer door middel van light rail of andere spoorgebonden modi, voor zover die systemen geen gebruik maken van het Belgische spoorwegnet.

§ 2. Titel 5 is niet van toepassing op treinbestuurders die uitsluitend tewerkgesteld zijn op

§ 3. Titel 5 is niet van toepassing op treinbestuurders die uitsluitend tewerkgesteld zijn op baanvakken die tijdelijk gesloten zijn voor het normale verkeer, ten

baanvakken die tijdelijk gesloten zijn voor het normale verkeer, ten behoeve van het onderhoud, de vernieuwing of de herinrichting van het spoorwegsysteem.

Hoofdstuk 3. – Definities

Art. 3. Voor de toepassing van deze Codex wordt verstaan onder :

1° " Ongeval " : ongewenste of onbedoelde plotse gebeurtenis of reeks gebeurtenissen met schadelijke gevolgen; ongevallen worden in de volgende categorieën onderverdeeld : botsingen, ontsporingen, ongevallen op spoorwegovergangen, persoonlijke ongevallen veroorzaakt door rollend materieel in beweging, branden en andere ongevallen;

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

3° " Kaderovereenkomst " : een overeenkomst die de rechten en verplichtingen van een kandidaat en van de spoorweginfrastructuurbeheerder vastlegt en die betrekking heeft op de toe te wijzen spoorweginfrastructuurcapaciteit en de toe te passen tarifiering voor een periode die langer is dan de geldigheidsduur van één dienstregelingstijdvak;

4° " Bestuur " : het bestuur belast met het spoorwegvervoer;

5° " Bureau " : het Europees Spoorwegbureau opgericht bij Verordening (EG) nr. 881/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004;

6° " Veiligheidsvergunning " : de vergunning die door de veiligheidsinstantie aan een spoorweginfrastructuurbeheerder wordt verleend;

behoefte van het onderhoud, de vernieuwing of de herinrichting van het spoorwegsysteem.

Hoofdstuk 3. – Definities

Art. 3. Voor de toepassing van deze Codex wordt verstaan onder :

1° " Ongeval " : ongewenste of onbedoelde plotse gebeurtenis of reeks gebeurtenissen met schadelijke gevolgen; ongevallen worden in de volgende categorieën onderverdeeld : botsingen, ontsporingen, ongevallen op spoorwegovergangen, persoonlijke ongevallen veroorzaakt door rollend materieel in beweging, branden en andere ongevallen;

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

3° "Kaderovereenkomst": een publiek- dan wel privaatrechtelijke bindende algemene overeenkomst die de rechten en plichten vastlegt van een kandidaat en van de spoorweginfrastructuurbeheerder met betrekking tot de toe te wijzen infrastructuurcapaciteit en de te heffen rechten voor een periode die langer is dan de geldigheidsduur van één dienstregelingstijdvak;

3/1° "Grensoverschrijdende overeenkomst": iedere overeenkomst tussen twee of meer lidstaten of tussen lidstaten en derde landen die ertoe strekt het verrichten van grensoverschrijdende spoorwegdiensten te vergemakkelijken;

4° " Bestuur " : het bestuur belast met het spoorwegvervoer;

5° " Bureau " : het Europees Spoorwegbureau opgericht bij Verordening (EG) nr. 881/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004;

6° " Veiligheidsvergunning " : de vergunning die door de veiligheidsinstantie aan een spoorweginfrastructuurbeheerder wordt verleend;

6/1° "Levensvatbaar alternatief": toegang tot een

7° " Bevoegdheidsbewijs " : het geharmoniseerde aanvullende bevoegdheidsbewijs waarin de infrastructuur en het rollend materieel worden genoemd waar of waarmee de treinbestuurder mag rijden;

8° " Toelating tot indienststelling " : handeling waardoor een vergunning wordt toegekend voor het gebruik van een subsysteem op het Belgische spoorwegennetwerk;

9° " Veiligheidsinstantie " : de overheid belast met de taken inzake veiligheid en interoperabiliteit op het spoor;

10° " Ander treinpersoneel dat voor de exploitatieveiligheid cruciale taken verricht " : treinpersoneel dat geen treinbestuurder is, maar dat bijdraagt tot het waarborgen van de veiligheid van de trein, de passagiers en de vervoerde goederen. In het kader van deze Codex en zijn uitvoeringsbesluiten wordt dit personeel aangeduid met het woord " begeleiders van reizigerstreinen ". Dit personeel omvat niet het personeel van Securail;

11° " Kandidaat " : elke spoorwegonderneming of andere natuurlijke of rechtspersonen of entiteiten, zoals de bevoegde overheidsinstanties in de zin van de Verordening (EG) nr. 1370/2007 en verladers, expediteurs en operatoren van gecombineerd vervoer, die om redenen van openbare dienst of om commerciële redenen belang hebben bij de verwerving van infrastructuurcapaciteit;

andere dienstvoorziening die economisch gezien aanvaardbaar is voor de spoorwegonderneming en deze laatste in staat stelt om de betrokken goederen- of reizigersvervoersdienst te exploiteren;

7° " Bevoegdheidsbewijs " : het geharmoniseerde aanvullende bevoegdheidsbewijs waarin de infrastructuur en het rollend materieel worden genoemd waar of waarmee de treinbestuurder mag rijden;

8° " Toelating tot indienststelling " : handeling waardoor een vergunning wordt toegekend voor het gebruik van een subsysteem op het Belgische spoorwegennet;

9° " Veiligheidsinstantie " : de overheid belast met de taken inzake veiligheid en interoperabiliteit op het spoor;

9/1° "Vergunningverlenende autoriteit": de instantie die in een lidstaat verantwoordelijk is voor het verlenen van vergunningen aan spoorwegondernemingen;

10° " Ander treinpersoneel dat voor de exploitatieveiligheid cruciale taken verricht " : treinpersoneel dat geen treinbestuurder is, maar dat bijdraagt tot het waarborgen van de veiligheid van de trein, de passagiers en de vervoerde goederen. In het kader van deze Codex en zijn uitvoeringsbesluiten wordt dit personeel aangeduid met het woord " begeleiders van reizigerstreinen ". Dit personeel omvat niet het personeel van Securail;

10/1° "Redelijke winst": een rendementsvergoeding op basis van eigen vermogen, waarbij rekening wordt gehouden met het risico, waaronder het risico aan inkomstenzijde of het ontbreken daarvan, waaraan de exploitant van de dienstvoorziening is blootgesteld, en die in de lijn ligt van de gemiddelde opbrengst voor de betrokken sector in de afgelopen jaren;

11° "Kandidaat": elke spoorwegonderneming of een internationaal samenwerkingsverband van spoorwegondernemingen of andere natuurlijke of rechtspersonen of entiteiten, zoals de bevoegde overheidsinstanties in de zin van verordening (EG) nr. 1370/2007 en verladers, expediteurs en exploitanten van gecombineerd vervoer, die om redenen van openbare dienst of om commerciële redenen belang hebben bij de verwerving van infrastructuurcapaciteit;

12° " Spoorweginfrastructuurcapaciteit " : het vermogen om voor een bepaalde periode de voor een spoorweginfrastructuurelement gevraagde treinpaden te plannen;

13° " Specifiek geval " : elk deel van het spoorwegsysteem waarvoor om geografische of topografische redenen of omwille van het stadsmilieu en de samenhang van het bestaande systeem, bijzondere tijdelijke of definitieve bepalingen in de TSI's moeten worden opgenomen. Dergelijke gevallen zijn bijvoorbeeld spoorweglijnen en -*netwerken* die niet verbonden zijn met het *netwerk* in de rest van de Europese Unie, het profiel, de spoorwijdte of de spoorafstand, alsmede voertuigen die bestemd zijn voor strikt lokaal, regionaal of historisch gebruik en voertuigen met een plaats van vertrek of bestemming in derde landen;

14° " Oorzaken " : de handelingen, verzuimen, gebeurtenissen of omstandigheden, of een combinatie daarvan, die tot het ongeval of het incident hebben geleid;

15° " Opleidingscentrum " : een entiteit die door de veiligheidsinstantie is erkend voor het geven van opleidingscursussen;

16° " Veiligheidscertificaat " : het document dat door de veiligheidsinstantie wordt verleend met als doel te gelden als bewijs dat de spoorwegonderneming een veiligheidsbeheersysteem tot stand heeft gebracht en kan voldoen aan de eisen die zijn vastgelegd in de TSI's en andere toepasselijke Europese wetgeving en in veiligheidsvoorschriften teneinde risico's te beheersen en op een veilige manier vervoerdiensten op het *netwerk* te kunnen aanbieden;

17° " Certificering van het treinpersoneel " : het nagaan of een kandidaat beschikt over de vereiste psychologische, medische en vakbekwaamheid;

18° " Treinbestuurder " : een persoon die in staat en gemachtigd is tot het zelfstandig, verantwoordelijk en veilig besturen van treinen, daaronder begrepen locomotieven, rangeerlocomotieven, werktreinen, onderhoudsspoorwagens, hulp treinen of treinen voor het vervoer van reizigers of goederen;

19° " Interoperabiliteitsonderdeel " : elke basiscomponent, groep componenten, deel van een samenstel of volledig samenstel van materieel, deel uitmakend of bestemd om deel uit te maken van een subsysteem, en waarvan de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem rechtstreeks of onrechtstreeks afhankelijk is. Het begrip " onderdeel " bevat materiële en ook immateriële zaken, zoals programmatuur;

12° " Spoorweginfrastructuurcapaciteit " : het vermogen om voor een bepaalde periode de voor een spoorweginfrastructuurelement gevraagde treinpaden te plannen;

13° " Specifiek geval " : elk deel van het spoorwegsysteem waarvoor om geografische of topografische redenen of omwille van het stadsmilieu en de samenhang van het bestaande systeem, bijzondere tijdelijke of definitieve bepalingen in de TSI's moeten worden opgenomen. Dergelijke gevallen zijn bijvoorbeeld spoorweglijnen en -*netten* die niet verbonden zijn met het *net* in de rest van de Europese Unie, het profiel, de spoorwijdte of de spoorafstand, alsmede voertuigen die bestemd zijn voor strikt lokaal, regionaal of historisch gebruik en voertuigen met een plaats van vertrek of bestemming in derde landen;

14° " Oorzaken " : de handelingen, verzuimen, gebeurtenissen of omstandigheden, of een combinatie daarvan, die tot het ongeval of het incident hebben geleid;

15° " Opleidingscentrum " : een entiteit die door de veiligheidsinstantie is erkend voor het geven van opleidingscursussen;

16° " Veiligheidscertificaat " : het document dat door de veiligheidsinstantie wordt verleend met als doel te gelden als bewijs dat de spoorwegonderneming een veiligheidsbeheersysteem tot stand heeft gebracht en kan voldoen aan de eisen die zijn vastgelegd in de TSI's en andere toepasselijke Europese wetgeving en in veiligheidsvoorschriften teneinde risico's te beheersen en op een veilige manier vervoerdiensten op het *net* te kunnen aanbieden;

17° " Certificering van het treinpersoneel " : het nagaan of een kandidaat beschikt over de vereiste psychologische, medische en vakbekwaamheid;

18° " Treinbestuurder " : een persoon die in staat en gemachtigd is tot het zelfstandig, verantwoordelijk en veilig besturen van treinen, daaronder begrepen locomotieven, rangeerlocomotieven, werktreinen, onderhoudsspoorwagens, hulp treinen of treinen voor het vervoer van reizigers of goederen;

19° " Interoperabiliteitsonderdeel " : elke basiscomponent, groep componenten, deel van een samenstel of volledig samenstel van materieel, deel uitmakend of bestemd om deel uit te maken van een subsysteem, en waarvan de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem rechtstreeks of onrechtstreeks afhankelijk is. Het begrip " onderdeel " bevat materiële en ook immateriële zaken, zoals programmatuur;

20° " Coördinatie " : de procedure die door de spoorweginfrastructuurbeheerder wordt gevolgd om een oplossing te vinden in geval van concurrerende aanvragen om spoorweginfrastructuurcapaciteit te reserveren;

21° " Houder " : de persoon of entiteit die eigenaar is van het voertuig of het recht heeft het te gebruiken, die dat voertuig exploiteert als vervoermiddel en die als zodanig is ingeschreven in het Nationaal Voertuigenregister (NVR);

22° " Netverklaring " : de verklaring waarin op gedetailleerde wijze de beschrijving van het *netwerk*, de algemene verkeersregels, de termijnen, de procedures en criteria betreffende de regelingen voor de heffing van gebruiksrechten en de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit zijn vastgelegd; dit document bevat verder alle andere gegevens die nodig zijn om de aanvragen voor spoorweginfrastructuurcapaciteit in te dienen;

23° " Onderzoek " : een procedure die erop gericht is ongevallen en incidenten te voorkomen en die bestaat uit de verzameling en analyse van informatie, het trekken van conclusies, met inbegrip van het bepalen van de oorzaken en, in voorkomend geval, het formuleren van veiligheidsaanbevelingen;

24° " Hoofdonderzoeker " : de persoon die is belast met de organisatie en de uitvoering van en het toezicht op een onderzoek;

25° " Aanbestedende dienst " : elke openbare of privaatrechtelijke entiteit die opdracht geeft voor het ontwerp en/of de bouw, de vernieuwing of de verbetering van een subsysteem. Deze entiteit kan ofwel een spoorwegonderneming, een infrastructuurbeheerder of een houder zijn, ofwel een concessionaris die belast is met de uitvoering van een project;

26° " Met het onderhoud belaste entiteit " : een entiteit die belast is met het onderhoud van een voertuig en als zodanig ingeschreven is in het Nationaal Voertuigenregister;

27° " Spoorwegonderneming " : iedere publiek- of privaatrechtelijke onderneming die in het bezit is van een vergunning overeenkomstig de toepasselijke Europese regelgeving en waarvan de voornaamste activiteit bestaat in het verlenen van spoorwegvervoerdiensten voor goederen en/of voor reizigers, waarbij die onderneming voor de tractie moet zorgen; hiertoe behoren ook ondernemingen die uitsluitend tractie leveren;

28° " Essentiële eisen " : het geheel van de in bijlage

20° "Coördinatie": de procedure die door de spoorweginfrastructuurbeheerder en de kandidaten wordt gevolgd om een oplossing te vinden in geval van concurrerende aanvragen om spoorweginfrastructuurcapaciteit te reserveren;

21° " Houder " : de persoon of entiteit die eigenaar is van het voertuig of het recht heeft het te gebruiken, die dat voertuig exploiteert als vervoermiddel en die als zodanig is ingeschreven in het Nationaal Voertuigenregister (NVR);

22° " Netverklaring " : de verklaring waarin op gedetailleerde wijze de beschrijving van het *net*, de algemene verkeersregels, de termijnen, de procedures en criteria betreffende de regelingen voor de heffing van gebruiksrechten en de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit zijn vastgelegd; dit document bevat verder alle andere gegevens die nodig zijn om de aanvragen voor spoorweginfrastructuurcapaciteit in te dienen;

23° " Onderzoek " : een procedure die erop gericht is ongevallen en incidenten te voorkomen en die bestaat uit de verzameling en analyse van informatie, het trekken van conclusies, met inbegrip van het bepalen van de oorzaken en, in voorkomend geval, het formuleren van veiligheidsaanbevelingen;

24° " Hoofdonderzoeker " : de persoon die is belast met de organisatie en de uitvoering van en het toezicht op een onderzoek;

25° " Aanbestedende dienst " : elke openbare of privaatrechtelijke entiteit die opdracht geeft voor het ontwerp en/of de bouw, de vernieuwing of de verbetering van een subsysteem. Deze entiteit kan ofwel een spoorwegonderneming, een infrastructuurbeheerder of een houder zijn, ofwel een concessionaris die belast is met de uitvoering van een project;

26° " Met het onderhoud belaste entiteit " : een entiteit die belast is met het onderhoud van een voertuig en als zodanig ingeschreven is in het Nationaal Voertuigenregister;

27° " Spoorwegonderneming " : iedere publiek- of privaatrechtelijke onderneming die in het bezit is van een vergunning overeenkomstig de toepasselijke Europese regelgeving en waarvan de voornaamste activiteit bestaat in het verlenen van spoorwegvervoerdiensten voor goederen en/of voor reizigers, waarbij die onderneming voor de tractie moet zorgen; hiertoe behoren ook ondernemingen die uitsluitend tractie leveren;

28° " Essentiële eisen " : het geheel van de in bijlage

16 omschreven voorwaarden waaraan het spoorwegsysteem, de subsystemen en de interoperabiliteitsonderdelen, met inbegrip van de interfaces, moeten voldoen;

16 omschreven voorwaarden waaraan het spoorwegsysteem, de subsystemen en de interoperabiliteitsonderdelen, met inbegrip van de interfaces, moeten voldoen;

28/1° “Exploitant van een dienstvoorziening”: iedere publieke of privaatrechtelijke entiteit die verantwoordelijk is voor het beheer van een of meer dienstvoorzieningen of voor het verrichten van een of meer diensten voor spoorwegondernemingen als bedoeld in bijlage 1, punten 2, 3 en 4;

29° “Spoorweginfrastructuurbeheerder ” : elke instantie of onderneming die in het bijzonder voor de totstandbrenging en het onderhoud van de spoorweginfrastructuur verantwoordelijk is. Dit kan tevens het beheer omvatten van de systemen voor controle en veiligheid van de infrastructuur. De functies van de infrastructuurbeheerder van een netwerk of deel van een netwerk kunnen aan verschillende instanties of ondernemingen worden toegewezen;

29° “Infrastructuurbeheerder”: elke instantie of onderneming die in het bijzonder belast is met de aanleg, het beheer en het onderhoud van de spoorweginfrastructuur, met inbegrip van het verkeersbeheer en de besturing en seingeving. De functies van de infrastructuurbeheerder op een net of deel van een net kunnen aan verschillende instanties of ondernemingen worden toegewezen;

30° “ Dienstregeling ” : de gegevens over alle geprogrammeerde bewegingen van treinen en rollend materieel die gedurende de periode dat de dienstregeling geldt op de betreffende spoorweginfrastructuur zullen worden uitgevoerd;

30° “ Dienstregeling ” : de gegevens over alle geprogrammeerde bewegingen van treinen en rollend materieel die gedurende de periode dat de dienstregeling geldt op de betreffende spoorweginfrastructuur zullen worden uitgevoerd;

31° “ Incident ” : elk voorval, ander dan een ongeval of een ernstig ongeval dat verband houdt met de exploitatie van treinen en dat de exploitatieveiligheid aantast;

31° “ Incident ” : elk voorval, ander dan een ongeval of een ernstig ongeval dat verband houdt met de exploitatie van treinen en dat de exploitatieveiligheid aantast;

32° “ Spoorweginfrastructuur ” : het geheel van de elementen bedoeld in bijlage I, deel A, van Verordening (EG) nr. 851/2006 van de Commissie van 9 juni 2006 betreffende de vaststelling van de inhoud van de verschillende posten van de boekhoudkundige schema's bedoeld in bijlage I bij de verordening (EEG) nr. 1108/70 van de Raad van 4 juni 1970;

32° “Spoorweginfrastructuur”: het geheel van de elementen bedoeld in bijlage 23;

33° “ Overbelaste infrastructuur ” : het gedeelte van de spoorweginfrastructuur waarvoor gedurende bepaalde tijdvakken, zelfs na coördinatie van de verschillende capaciteitsaanvragen, niet volledig aan de infrastructuurcapaciteitsaanvraag kan worden voldaan;

33° “ Overbelaste infrastructuur ” : het gedeelte van de spoorweginfrastructuur waarvoor gedurende bepaalde tijdvakken, zelfs na coördinatie van de verschillende capaciteitsaanvragen, niet volledig aan de infrastructuurcapaciteitsaanvraag kan worden voldaan;

33/1° “Dienstvoorziening”: de installatie, inclusief terrein, gebouw en uitrusting, die in haar geheel of gedeeltelijk speciaal is ingericht voor het verrichten

van een of meer diensten als bedoeld in bijlage 1, punten 2, 3 en 4;

34° " Interoperabiliteit " : de geschiktheid van een spoorwegsysteem voor een veilig en ononderbroken treinverkeer waarbij de voor de betrokken lijnen vereiste prestaties worden verricht. Deze geschiktheid hangt af van het geheel van wettelijke, technische en operationele voorwaarden die moeten vervuld worden om aan de essentiële eisen te voldoen;

34° " Interoperabiliteit " : de geschiktheid van een spoorwegsysteem voor een veilig en ononderbroken treinverkeer waarbij de voor de betrokken lijnen vereiste prestaties worden verricht. Deze geschiktheid hangt af van het geheel van wettelijke, technische en operationele voorwaarden die moeten vervuld worden om aan de essentiële eisen te voldoen;

34/1° " "Alternatief traject": een ander traject tussen hetzelfde vertrekpunt en aankomstpunt voor zover beide trajecten onderling inwisselbaar zijn voor het exploiteren van de betrokken goederen- of reizigersvervoersdienst door de spoorwegonderneming;

35° " Vergunning " : de vergunning waardoor een onderneming door een bevoegde overheid van een lidstaat van de Europese Unie wordt erkend als spoorwegonderneming voor de verlening van de spoorwegvervoerdiensten die erop vermeld zijn;

35° " "Vergunning": een door een vergunningverlenende autoriteit aan een onderneming verleende vergunning waarbij wordt erkend dat zij in staat is als spoorwegonderneming spoorvervoersdiensten te verrichten. De vergunning kan worden beperkt tot het verrichten van bepaalde categorieën vervoersdiensten;

36° " Vergunning van treinbestuurder " : de vergunning afgegeven aan een treinbestuurder door de veiligheidsinstantie die attesteert dat de treinbestuurder voldoet aan de minimumvoorwaarden voor wat betreft medische eisen, psychologische eisen, basisscholing en algemene vakbekwaamheid;

36° " Vergunning van treinbestuurder " : de vergunning afgegeven aan een treinbestuurder door de veiligheidsinstantie die attesteert dat de treinbestuurder voldoet aan de minimumvoorwaarden voor wat betreft medische eisen, psychologische eisen, basisscholing en algemene vakbekwaamheid;

37° " Gemeenschappelijke veiligheidsmethoden (GVM) " : de methoden die worden ontwikkeld om te beschrijven hoe de veiligheidsniveaus, het bereiken van de veiligheidsdoelen en de conformiteit met andere veiligheidsvoorschriften worden beoordeeld;

37° " Gemeenschappelijke veiligheidsmethoden (GVM) " : de methoden die worden ontwikkeld om te beschrijven hoe de veiligheidsniveaus, het bereiken van de veiligheidsdoelen en de conformiteit met andere veiligheidsvoorschriften worden beoordeeld;

38° " Minister " : de minister die bevoegd is voor de regulering van het spoorwegvervoer;

38° " Minister " : de minister die bevoegd is voor de regulering van het spoorwegvervoer;

39° " Ingebruikname " : alle handelingen waardoor het gebruik van een subsysteem of van een verzameling van subsystemen wordt toegelaten op het Belgische *spoorwegnetwerk*, hieronder begrepen de bijgewerkte veiligheidsvergunning en de veiligheidscertificaten;

39° " Ingebruikname " : alle handelingen waardoor het gebruik van een subsysteem of van een verzameling van subsystemen wordt toegelaten op het Belgische *spoorwegnet*, hieronder begrepen de bijgewerkte veiligheidsvergunning en de veiligheidscertificaten;

40° " Indienststelling " : alle handelingen door middel waarvan een subsysteem of een voertuig in zijn nominale werkingstoestand wordt gebracht;

40° " Indienststelling " : alle handelingen door middel waarvan een subsysteem of een voertuig in zijn nominale werkingstoestand wordt gebracht;

41° " Geharmoniseerde norm " : elke Europese norm die is opgesteld door één van de Europese normalisatie-instellingen die vermeld worden in bijlage I bij Richtlijn 98/34/EG van het Europees

41° " Geharmoniseerde norm " : elke Europese norm die is opgesteld door één van de Europese normalisatie-instellingen die vermeld worden in bijlage I bij Richtlijn 98/34/EG van het Europees

Parlement en de Raad van 22 juni 1998 betreffende een informatieprocedure op het gebied van normen en technische voorschriften en regels betreffende de diensten van de informatiemaatschappij, en die alleen of samen met andere normen een oplossing vormt voor het probleem van de naleving van een wetgevingsbepaling;

42° " Gemeenschappelijke veiligheidsdoelen (GVD) " : de veiligheidsniveaus die ten minste moeten worden gehaald door de verschillende onderdelen van het spoorwegsysteem (zoals het conventionele spoorwegsysteem, het hogesnelheidsspoorwegsysteem, lange spoorwegtunnels of lijnen die uitsluitend voor goederenvervoer worden gebruikt) en door het systeem als geheel in de vorm van criteria voor risicoacceptatie;

43° " Toezichthoudende orgaan " : de overheid bevoegd voor de economische regulering van het spoorwegvervoer;

44° " Onderzoeksorgaan " : het orgaan belast met het uitvoeren van onderzoeken naar ongevallen en incidenten;

45° " Aangewezen instanties " : de instanties die belast zijn met het onderzoek ten behoeve van de keuringsprocedure van de subsystemen aan de hand van de nationale technische voorschriften bij afwezigheid van TSI's of ingeval van afwijking ervan;

46° " Aangemelde instanties " : de instanties die belast zijn met het onderzoek ten behoeve van de keuringsprocedure " EG " van de subsystemen aan de hand van de van toepassing zijnde veiligheidsvoorschriften;

47° " Fundamentele parameter " : elke reglementaire, technische of operationele voorwaarde die essentieel is voor de interoperabiliteit en die nader bepaald wordt door de relevante TSI's;

48° " Belanghebbende partij " : de spoorwegonderneming die een aanvraag voor spoorweginfrastructuurcapaciteit heeft ingediend, evenals de andere partijen die bemerkingen willen maken over de weerslag die de dienstregeling zou kunnen hebben op de mogelijkheid tot het verlenen van spoorwegdiensten tijdens de geldigheidsperiode van de dienstregeling;

49° " Treinpersoneel " : het personeel samengesteld uit, enerzijds, treinbestuurders en, anderzijds, ander treinpersoneel dat voor de veiligheid cruciale taken

Parlement en de Raad van 22 juni 1998 betreffende een informatieprocedure op het gebied van normen en technische voorschriften en regels betreffende de diensten van de informatiemaatschappij, en die alleen of samen met andere normen een oplossing vormt voor het probleem van de naleving van een wetgevingsbepaling;

42° " Gemeenschappelijke veiligheidsdoelen (GVD) " : de veiligheidsniveaus die ten minste moeten worden gehaald door de verschillende onderdelen van het spoorwegsysteem (zoals het conventionele spoorwegsysteem, het hogesnelheidsspoorwegsysteem, lange spoorwegtunnels of lijnen die uitsluitend voor goederenvervoer worden gebruikt) en door het systeem als geheel in de vorm van criteria voor risicoacceptatie;

43° " Toezichthoudende orgaan " : de overheid bevoegd voor de economische regulering van het spoorwegvervoer;

44° " Onderzoeksorgaan " : het orgaan belast met het uitvoeren van onderzoeken naar ongevallen en incidenten;

45° " Aangewezen instanties " : de instanties die belast zijn met het onderzoek ten behoeve van de keuringsprocedure van de subsystemen aan de hand van de nationale technische voorschriften bij afwezigheid van TSI's of ingeval van afwijking ervan;

46° "Aangemelde instanties": de instanties die belast zijn met de beoordeling van de overeenstemming of de geschiktheid voor het gebruik van de interoperabiliteitsonderdelen of met het onderzoek ten behoeve van de "EG"-keuringsprocedure van de subsystemen;

47° " Fundamentele parameter " : elke reglementaire, technische of operationele voorwaarde die essentieel is voor de interoperabiliteit en die nader bepaald wordt door de relevante TSI's;

48° " Belanghebbende partij " : de spoorwegonderneming die een aanvraag voor spoorweginfrastructuurcapaciteit heeft ingediend, evenals de andere partijen die bemerkingen willen maken over de weerslag die de dienstregeling zou kunnen hebben op de mogelijkheid tot het verlenen van spoorwegdiensten tijdens de geldigheidsperiode van de dienstregeling;

49° " Treinpersoneel " : het personeel samengesteld uit, enerzijds, treinbestuurders en, anderzijds, ander treinpersoneel dat voor de veiligheid cruciale taken

verricht;

50° " Capaciteitsvergrotingsplan " : een maatregel of een reeks van maatregelen met een tijdschema voor de uitvoering daarvan die wordt voorgesteld om de capaciteitsbeperkingen te verminderen die ertoe leiden dat een infrastructuurgedeelte tot " overbelaste spoorweginfrastructuur " wordt verklaard;

51° " Project in een vergevorderd stadium van ontwikkeling " : elk project waarvan de planning/aanlegfase zodanig is gevorderd dat een wijziging van de technische specificaties onaanvaardbaar zou zijn voor de betrokken lidstaat. Dit beletsel kan van juridische, contractuele, economische, financiële of sociale aard zijn of verband houden met milieuredenen en moet voldoende gemotiveerd worden;

52° " Verbetering " : belangrijke werkzaamheden waarbij een subsysteem of een deel van een subsysteem wordt gewijzigd en die een verbetering van de algemene prestaties van het subsysteem tot gevolg hebben;

53° " Nationaal voertuigenregister (NVR) " : het register van voertuigen waarmee het is toegestaan om te rijden op het Belgische *spoorwegnetwerk*;

54° " Nationale technische voorschriften " : de veiligheidsvoorschriften bedoeld in artikel 171 van deze Spoorcodex;

55° " Veiligheidsvoorschriften " : alle voorschriften die eisen betreffende de veiligheid op het spoor bevatten die van toepassing zijn op het Belgische *netwerk* van welke instantie de regelgeving ook uitgaat;

56° " Nationale veiligheidsvoorschriften " : alle voorschriften die eisen betreffende de veiligheid op het spoor bevatten die opgelegd worden aan het Belgische *netwerk* en die van toepassing zijn op meer dan één spoorwegonderneming, ongeacht welke instantie ze uitvaardigt;

57° " Vernieuwing van de spoorweginfrastructuur " : belangrijke vervangingswerkzaamheden waarbij een subsysteem of deel van een subsysteem wordt gewijzigd en die geen wijziging van de algemene prestaties van het subsysteem tot gevolg hebben;

58° " Toewijzing " : de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit door de spoorweginfrastructuurbeheerder;

59° " *Netwerk* " : de lijnen, stations, terminals en alle soorten vaste uitrusting die nodig zijn voor een veilige en continue uitbating van het spoorwegsysteem;

verricht;

50° " Capaciteitsvergrotingsplan " : een maatregel of een reeks van maatregelen met een tijdschema voor de uitvoering daarvan die wordt voorgesteld om de capaciteitsbeperkingen te verminderen die ertoe leiden dat een infrastructuurgedeelte tot " overbelaste spoorweginfrastructuur " wordt verklaard;

51° " Project in een vergevorderd stadium van ontwikkeling " : elk project waarvan de planning/aanlegfase zodanig is gevorderd dat een wijziging van de technische specificaties onaanvaardbaar zou zijn voor de betrokken lidstaat. Dit beletsel kan van juridische, contractuele, economische, financiële of sociale aard zijn of verband houden met milieuredenen en moet voldoende gemotiveerd worden;

52° " Verbetering " : belangrijke werkzaamheden waarbij een subsysteem of een deel van een subsysteem wordt gewijzigd en die een verbetering van de algemene prestaties van het subsysteem tot gevolg hebben;

53° " Nationaal voertuigenregister (NVR) " : het register van voertuigen waarmee het is toegestaan om te rijden op het Belgische *spoorwegnet*;

54° " Nationale technische voorschriften " : de veiligheidsvoorschriften bedoeld in artikel 171 van deze Spoorcodex;

55° " Veiligheidsvoorschriften " : alle voorschriften die eisen betreffende de veiligheid op het spoor bevatten die van toepassing zijn op het Belgische *net* van welke instantie de regelgeving ook uitgaat;

56° " Nationale veiligheidsvoorschriften " : alle voorschriften die eisen betreffende de veiligheid op het spoor bevatten die opgelegd worden aan het Belgische *net* en die van toepassing zijn op meer dan één spoorwegonderneming, ongeacht welke instantie ze uitvaardigt;

57° " Vernieuwing van de spoorweginfrastructuur " : belangrijke vervangingswerkzaamheden waarbij een subsysteem of deel van een subsysteem wordt gewijzigd en die geen wijziging van de algemene prestaties van het subsysteem tot gevolg hebben;

58° " Toewijzing " : de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit door de spoorweginfrastructuurbeheerder;

59° " *Net* " : de gehele spoorweginfrastructuur die beheerd wordt door een infrastructuurbeheerder;

60° " Serie " : een aantal identieke voertuigen van hetzelfde type-ontwerp;

61° " *Internationale goederenvervoerdienst* " : een spoorwegvervoerdienst van goederen waarbij de trein ten minste één keer de grens van een lidstaat overschrijdt; de trein kan worden samengesteld en/of gesplitst en de verschillende delen ervan kunnen een verschillende herkomst en bestemming hebben, zolang alle wagons ten minste één grens overschrijden;

62° " *Internationale reizigersvervoerdienst* " : een reizigersvervoerdienst in het kader waarvan de trein ten minste eenmaal de grens van een lidstaat oversteekt en die in hoofdzaak bedoeld is om reizigers tussen stations in verschillende lidstaten te vervoeren; de trein kan worden gesplitst of samengesteld en gesplitst en de samenstellende delen kunnen een verschillende herkomst en bestemming hebben, op voorwaarde dat alle rijtuigen ten minste één grens oversteken;

63° " *Spoorwegvervoerdienst* " : elk nationaal of internationaal vervoer van reizigers of van goederen of elk nationaal of internationaal gecombineerd vervoer van goederen;

64° "Treinpad" : de spoorweginfrastructuur-capaciteit die nodig is om een trein in een bepaald tijdvak tussen twee plaatsen te laten rijden;

65° " *Subsystemen* " : het resultaat van de onderverdeling van het spoorwegsysteem zoals omschreven in bijlage 15 waarvoor essentiële eisen

60° " Serie " : een aantal identieke voertuigen van hetzelfde type-ontwerp;

61° " *Internationaal goederenvervoer* " : vervoersdiensten waarbij de trein ten minste één grens van een lidstaat overschrijdt; de trein kan worden samengesteld en/of gesplitst en de verschillende delen ervan kunnen een verschillende herkomst en bestemming hebben, zolang alle wagons ten minste één grens overschrijden;

61/1° " *Groot onderhoud* " : werkzaamheden die niet als vast onderdeel van de gewone dagelijkse verrichtingen worden uitgevoerd en waarvoor het voertuig buiten dienst moet worden gesteld;

62° " *Internationale reizigersvervoerdienst* " : een reizigersvervoerdienst in het kader waarvan de trein ten minste één grens van een lidstaat overschrijdt en die in hoofdzaak bedoeld is om reizigers tussen stations in verschillende lidstaten te vervoeren; de trein kan worden samengesteld en/of gesplitst en de samenstellende delen kunnen een verschillende herkomst en bestemming hebben, op voorwaarde dat alle rijtuigen ten minste één grens overschrijden;

63° " *Spoorwegvervoerdienst* " : elk nationaal of internationaal vervoer van reizigers of van goederen of elk nationaal of internationaal gecombineerd vervoer van goederen;

63/1° " *Regionale diensten* " : vervoersdiensten die als hoofddoel hebben te beantwoorden aan de vervoerbehoefden van een regio, met inbegrip van een grensoverschrijdende regio;

63/2° " *Stads- en voorstadsvervoersdiensten* " : vervoersdiensten die als hoofddoel hebben te beantwoorden aan de behoeften van een stedelijk centrum of een agglomeratie, met inbegrip van een grensoverschrijdende agglomeratie, en aan de behoeften aan vervoer tussen dat centrum of die agglomeratie en de omliggende gebieden;

64° "Treinpad" : de spoorweginfrastructuur-capaciteit die nodig is om een trein in een bepaald tijdvak tussen twee plaatsen te laten rijden;

65° " *Subsystemen* " : het resultaat van de onderverdeling van het spoorwegsysteem zoals omschreven in bijlage 15 waarvoor essentiële eisen

moeten worden gedefinieerd. Deze subsystemen zijn van structurele of functionele aard;
 66° " Europese specificatie " : een gemeenschappelijke technische specificatie, een Europese technische goedkeuring of een nationale norm waarin een Europese norm is omgezet, zoals gedefinieerd in artikel 67bis van het koninklijk besluit van 10 januari 1996 betreffende de overheidsopdrachten voor aanneming van werken, leveringen en diensten in de sectoren van water, energie, vervoer en postdiensten;

67° " Technische specificatie interoperabiliteit (TSI) " : de specificaties die voor elk subsysteem of gedeelte van een subsysteem gelden, ten einde aan de essentiële eisen te voldoen en de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem te verzekeren;

68° " Vervanging in het kader van een onderhoud " : vervanging van onderdelen door onderdelen met een identieke functie en identieke prestaties in het kader van preventief onderhoud of herstelwerkzaamheden;

69° " Veiligheidsbeheersysteem " : de organisatie en de regelingen die door de spoorweginfrastructuurbeheerder of een spoorwegonderneming tot stand zijn gebracht om hun activiteiten veilig te laten verlopen;

70° " Spoorwegsysteem " : het systeem van de spoorweginfrastructuur, bestaande uit de lijnen en vaste installaties van het *spoorwegnetwerk* en het rollend materieel, ongeacht categorie of herkomst, dat gebruik maakt van deze infrastructuur;

71° " Trans-Europese spoorwegsysteem " : de in bijlage 14 beschreven trans-Europese conventionele spoorwegsysteem en trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem;

72° " Voertuigtype " : een voertuigtype dat beantwoordt aan de fundamentele ontwerpkenmerken van het voertuig aangegeven in een enkele verklaring van " EG " -typeonderzoek zoals omschreven in module B van bijlage II van het besluit nr. 768/2008/EG van het Europees Parlement en de Raad van 9 juli 2008 betreffende een gemeenschappelijk kader voor het verhandelen van producten en tot intrekking van besluit 93/465/EEG van de Raad;

73° " Voertuig " : een spoorvoertuig dat op eigen wielen voortbeweegt op spoorlijnen, met of zonder tractie. Een voertuig bestaat uit één of meer

moeten worden gedefinieerd. Deze subsystemen zijn van structurele of functionele aard;
 66° " Europese specificatie " : een gemeenschappelijke technische specificatie, een Europese technische goedkeuring of een nationale norm waarin een Europese norm is omgezet, zoals gedefinieerd in artikel 67bis van het koninklijk besluit van 10 januari 1996 betreffende de overheidsopdrachten voor aanneming van werken, leveringen en diensten in de sectoren van water, energie, vervoer en postdiensten;

67° " Technische specificatie interoperabiliteit (TSI) " : de specificaties die voor elk subsysteem of gedeelte van een subsysteem gelden, ten einde aan de essentiële eisen te voldoen en de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem te verzekeren;

68° " Vervanging in het kader van een onderhoud " : vervanging van onderdelen door onderdelen met een identieke functie en identieke prestaties in het kader van preventief onderhoud of herstelwerkzaamheden;

69° " Veiligheidsbeheersysteem " : de organisatie en de regelingen die door de spoorweginfrastructuurbeheerder of een spoorwegonderneming tot stand zijn gebracht om hun activiteiten veilig te laten verlopen;

70° " Spoorwegsysteem " : het systeem van de spoorweginfrastructuur, bestaande uit de lijnen en vaste installaties van het *spoorwegnet* en het rollend materieel, ongeacht categorie of herkomst, dat gebruik maakt van deze infrastructuur;

71° " Trans-Europese spoorwegsysteem " : de in bijlage 14 beschreven trans-Europese conventionele spoorwegsysteem en trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem;

71/1° "Transit": de doortocht op het grondgebied van de Unie zonder goederen te laden of te lossen en/of zonder reizigers op het grondgebied van de Unie te laten in- of uitstappen;

72° " Voertuigtype " : een voertuigtype dat beantwoordt aan de fundamentele ontwerpkenmerken van het voertuig aangegeven in een enkele verklaring van " EG " -typeonderzoek zoals omschreven in module B van bijlage II van het besluit nr. 768/2008/EG van het Europees Parlement en de Raad van 9 juli 2008 betreffende een gemeenschappelijk kader voor het verhandelen van producten en tot intrekking van besluit 93/465/EEG van de Raad;

73° " Voertuig " : een spoorvoertuig dat op eigen wielen voortbeweegt op spoorlijnen, met of zonder tractie. Een voertuig bestaat uit één of meer

structurele en functionele subsystemen of onderdelen van dergelijke subsystemen;

74° "dienstvoorziening" : de installatie, inclusief terrein, gebouw en uitrusting, die in haar geheel of gedeeltelijk speciaal is ingericht voor het verrichten van één of meer diensten als bedoeld in bijlage 1, punten 2, 3 en 4, van de Spoorcodex;

75° "exploitant van een dienstvoorziening" : iedere publieke of privaatrechtelijke entiteit die verantwoordelijk is voor het beheer van één of meer dienstvoorzieningen of voor het verrichten van één of meer diensten voor spoorwegondernemingen als bedoeld in bijlage 1, punten 2, 3 en 4, van de Spoorcodex.

structurele en functionele subsystemen of onderdelen van dergelijke subsystemen;

74° "remisestation": station dat specifiek bestemd is voor het tijdelijk parkeren van spoorwegvoertuigen tussen twee ritten;

75° « beschikking 2009/561/EG »: beschikking van de Commissie van 22 juli 2009 tot wijziging van beschikking 2006/679/EG met betrekking tot de toepassing van de technische specificatie inzake interoperabiliteit voor het subsysteem besturing en seingeving van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem;

76° "beschikking 2008/386/EG": beschikking van de Commissie van 23 april 2008 tot wijziging van bijlage A bij beschikking 2006/679/EG betreffende de technische specificaties van het subsysteem besturing en seingeving van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem;

77° "beschikking 2006/860/EG": beschikking van de Commissie van 7 november 2006 betreffende de technische specificaties inzake interoperabiliteit van het subsysteem besturing en seingeving van het trans-Europees hogesnelheidsspoorwegsysteem en tot wijziging van bijlage A bij beschikking 2006/679/EG betreffende de technische specificaties inzake interoperabiliteit van het subsysteem besturing en seingeving van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem.

Titel 2. - Scheiding tussen de spoorwegvervoersactiviteit en het spoorweginfrastructuurbeheer enerzijds, en tussen het uitvoeren van reizigersvervoerdiensten in opdracht van openbare dienst en activiteiten met betrekking tot andere vervoerdiensten of andere bedrijfsactiviteiten anderzijds

Titel 2. – Principes van organisatie en beheer

Hoofdstuk 1. Gescheiden rekeningen

Art. 4. § 1. Ondernemingen, die zowel spoorwegvervoerdiensten als activiteiten met betrekking tot beheer van spoorweginfrastructuur verrichten, houden in hun interne boekhouding afzonderlijke rekeningen aan, enerzijds, voor de activiteit met betrekking tot het verlenen van spoorwegvervoerdiensten en, anderzijds, voor het

Art. 4. § 1. Ondernemingen, die zowel spoorwegvervoerdiensten als activiteiten met betrekking tot beheer van spoorweginfrastructuur verrichten, houden in hun interne boekhouding afzonderlijke rekeningen aan, enerzijds, voor de activiteit met betrekking tot het verlenen van spoorwegvervoerdiensten en, anderzijds, voor het

beheer van spoorweginfrastructuur. De toelichting bij hun jaarrekening bevat afzonderlijke balansen, resultatenrekeningen en kasstroomoverzichten voor de activiteiten met betrekking tot de levering van spoorwegvervoerdiensten enerzijds, en voor de activiteiten betreffende het beheer van de spoorweginfrastructuur anderzijds.

Overheidsmiddelen die hetzij voor het verrichten van spoorwegvervoerdiensten, hetzij voor het beheer van spoorweginfrastructuur worden verstrekt, mogen niet worden overgedragen naar de andere activiteit.

Dit verbod moet terug te vinden zijn in de wijze waarop elke onderneming de boekhouding van deze twee activiteiten voert.

§ 2. Spoorwegondernemingen houden in hun interne boekhouding afzonderlijke rekeningen aan met betrekking tot de activiteit van goederenvervoer per spoor. De toelichting bij hun jaarrekening bevat een afzonderlijke balans, resultatenrekening en kasstroomoverzicht met betrekking tot de activiteit van goederenvervoer per spoor.

Financiële middelen voor het uitvoeren van reizigersvervoerdiensten in opdracht van openbare dienst, moeten afzonderlijk in de desbetreffende rekeningen worden weergegeven en mogen niet worden overgedragen naar de activiteit met betrekking tot andere vervoerdiensten of andere bedrijfsactiviteiten.

beheer van spoorweginfrastructuur. De toelichting bij hun jaarrekening bevat afzonderlijke balansen, resultatenrekeningen en kasstroomoverzichten voor de activiteiten met betrekking tot de levering van spoorwegvervoerdiensten enerzijds, en voor de activiteiten betreffende het beheer van de spoorweginfrastructuur anderzijds.

Overheidsmiddelen die hetzij voor het verrichten van spoorwegvervoerdiensten, hetzij voor het beheer van spoorweginfrastructuur worden verstrekt, mogen niet worden overgedragen naar de andere activiteit.

§ 2. Spoorwegondernemingen houden in hun interne boekhouding afzonderlijke rekeningen aan met betrekking tot, enerzijds, de activiteit van goederenvervoer per spoor en, anderzijds, de activiteiten met betrekking tot de verlening van reizigersvervoerdiensten per spoor. De toelichting bij hun jaarrekening bevat een afzonderlijke balans, resultatenrekening en kasstroomoverzicht met betrekking tot de activiteit van goederenvervoer per spoor en met betrekking tot de reizigersvervoerdiensten per spoor.

Openbare financiële middelen voor activiteiten die betrekking hebben op het verrichten van vervoersdiensten in het kader van openbare dienst, moeten in overeenstemming met artikel 7 van de verordening 1370/2007 afzonderlijk in de desbetreffende rekeningen worden opgevoerd en mogen niet worden overgedragen naar activiteiten met betrekking tot andere vervoersdiensten of enige andere bedrijfsactiviteit.

§ 3. De wijze waarop de boekhoudingen van de verschillende activiteiten, bedoeld in de paragrafen 1 en 2, worden gevoerd, moet het mogelijk maken om toe te zien op het verbod op de overdracht van openbare financiële middelen van het ene activiteitengebied naar het andere en op de aanwending van inkomsten uit de retributies voor het gebruik van de infrastructuur en overschotten uit andere commerciële activiteiten.

Hoofdstuk 2. Onafhankelijkheid van de infrastructuurbeheerder

Art. 4/1. De infrastructuurbeheerder is

verantwoordelijk voor zijn eigen beheer, bestuur en interne controle en neemt hierbij deze Codex en zijn uitvoeringsbesluiten in acht.

Art. 4/2. § 1. *De essentiële taken, met het oog op het garanderen van een eerlijke en niet-discriminerende toegang tot de infrastructuur, worden toevertrouwd aan instanties of ondernemingen die zelf geen spoorvervoersdiensten verlenen.*

De essentiële functies zijn:

1° besluitvorming inzake treinpadtoewijzing, waaronder zowel de omschrijving als de beoordeling van de beschikbaarheid en de capaciteitstoeuwijzing voor afzonderlijke treinpaden, en

2° besluitvorming inzake de heffingen van rechten voor het gebruik van de infrastructuur, met inbegrip van de vaststelling en het innen van de rechten.

§ 2. Indien de infrastructuurbeheerder in juridisch of organisatorisch opzicht of wat de besluitvorming betreft, niet onafhankelijk is van spoorwegondernemingen, worden de in titel 3, hoofdstukken 4 en 5 bedoelde taken verricht door respectievelijk een heffingsinstantie en een toewijzingsinstantie die in juridisch en organisatorisch opzicht en wat de besluitvorming betreft van iedere spoorwegonderneming onafhankelijk is.

§ 3. Wanneer zij betrekking hebben op essentiële functies van de infrastructuurbeheerder, worden de bepalingen van titel 3, hoofdstukken 4 en 5 geacht van toepassing te zijn op de heffingsinstantie of de toewijzingsinstantie voor wat hun respectievelijke bevoegdheden betreft.

Hoofdstuk 3. – Beheer van spoorwegondernemingen volgens commerciële beginselen

Art. 4/3. *De spoorwegondernemingen worden beheerd volgens de principes die van toepassing zijn op commerciële ondernemingen, welke ook hun eigenaar is. Deze regel is ook van toepassing op hun openbare dienstverplichtingen en op de openbare dienstcontracten die zij afsluiten met de bevoegde overheidsinstanties.*

Mits naleving van deze Spoorcodex en zijn uitvoeringsbesluiten, zijn de spoorwegondernemingen in het bijzonder vrij om:

a) hun interne organisatie vast te stellen,

onverminderd de artikelen 4/2, 26, 27 en 46;
 b) toezicht te houden op de levering en de marketing van de diensten, en de tarieven ervan vast te stellen;
 c) besluiten betreffende het personeel, de activa en de eigen aankopen te nemen;
 d) hun marktaandeel uit te breiden, nieuwe technologieën en nieuwe diensten te ontwikkelen en nieuwe managementtechnieken in te voeren;
 e) nieuwe activiteiten te ontplooiën op aan de spoorwegsector aanverwante terreinen.

De aandeelhouders van spoorwegondernemingen die eigendom zijn van of gecontroleerd worden door de staat, mogen eisen dat hun voorafgaande goedkeuring wordt gevraagd voor belangrijke bedrijfsbeheersbeslissingen, op een gelijke wijze als aandeelhouders van privaatrechtelijke naamloze vennootschappen krachtens het vennootschapsrecht. De bepalingen van dit artikel zijn van toepassing onverminderd de bevoegdheden van toezienende organen krachtens het vennootschapsrecht met betrekking tot de benoeming van leden van de raad van bestuur.

Titel 3. – Gebruik van de spoorweginfrastructuur

Hoofdstuk 1. – Toegang tot de spoorweginfrastructuur

Afdeling 1. – Toegangs- en doorvoerrecht

Art. 5. *Hebben toegang tot de spoorweginfrastructuur :*

1° *De Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen voor de exploitatie van al haar vervoersactiviteiten;*

2° *Elke spoorwegonderneming die gevestigd is in een lidstaat van de Europese Unie voor de exploitatie van elk type van goederenvervoerdiensten;*

3° *Elke spoorwegonderneming die gevestigd is in een lidstaat van de Europese Unie, voor de exploitatie*

Titel 3. – Gebruik van de spoorweginfrastructuur

Hoofdstuk 1. – Toegang tot de spoorweginfrastructuur

Afdeling 1. – Toegangs- en doorvoerrecht

Art. 5. *Hebben toegang tot de spoorweginfrastructuur onder eerlijke, niet-discriminerende en transparante voorwaarden:*

1° *De Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen voor de exploitatie van al haar vervoersactiviteiten. Dit recht omvat de toegang tot*

infrastructuur die zee- en binnenhavens verbindt, en andere in bijlage 1, punt 2, bedoelde dienstvoorzieningen, alsmede tot infrastructuur die meer dan één eindgebruiker bedient of kan bedienen ;

2° *Elke spoorwegonderneming die gevestigd is in een lidstaat van de Europese Unie voor de exploitatie van elk type van goederenvervoerdiensten. Dit recht omvat de toegang tot infrastructuur die zee- en binnenhavens verbindt, en andere in bijlage 1, punt 2, bedoelde dienstvoorzieningen, alsmede tot infrastructuur die meer dan één eindgebruiker bedient of kan bedienen;*

3° *Elke spoorwegonderneming die gevestigd is in een lidstaat van de Europese Unie, voor de exploitatie*

van internationale reizigersvervoerdiensten;

4° Elke toeristische onderneming die ritten verricht voor toeristische doeleinden met historisch materieel en daartoe erkend is.

Afdeling 2. – Diensten die aan de spoorwegonderneming moeten worden geleverd

Art. 9. § 1. De toegang via het spoor tot diensten in verband met spoorwegactiviteiten overeenkomstig artikel 5, alsmede de verlening van deze diensten in terminals en havens waarbij meer dan één eindgebruiker wordt bediend of kan worden bediend, worden toegestaan aan alle spoorwegondernemingen op niet-discriminerende en transparante wijze en verzoeken van spoorwegondernemingen kunnen alleen onderworpen worden aan beperkingen indien er haalbare spoorwegalternatieven onder marktvoorwaarden voorhanden zijn.

§ 2. Een spoorwegonderneming heeft op een niet-discriminerende basis recht op het minimum toegangspakket bedoeld in punt 1 van de bijlage 1 en op de toegang via het spoor tot voorzieningen, als omschreven in bijlage 1. De in het punt 2 van bijlage 1 bedoelde diensten worden op een niet-discriminerende wijze verleend; verzoeken van spoorwegondernemingen om de in punt 2 van bijlage 1 bedoelde diensten mogen slechts worden afgewezen als er, onder marktvoorwaarden, haalbare alternatieven bestaan.

§ 3. Aanvullende diensten, bedoeld in bijlage 1, punt 3, kunnen op vraag van een spoorwegonderneming door de spoorweginfrastructuurbeheerder worden verleend. In dat geval moeten zij op niet-discriminerende wijze verleend worden aan elke kandidaat die erom vraagt.

van internationale reizigersvervoerdiensten. Dit recht omvat de toegang tot infrastructuur die de in bijlage 1, punt 2, bedoelde dienstvoorzieningen verbindt;

4° Elke toeristische onderneming die ritten verricht voor toeristische doeleinden met historisch materieel en daartoe erkend is.

Afdeling 2. – Diensten die aan de spoorwegonderneming moeten worden geleverd

Art. 9. § 1. De infrastructuurbeheerder verleent alle spoorwegondernemingen op een niet-discriminerende wijze het in bijlage 1, punt 1, vastgestelde minimumtoegangspakket.

§ 2. Exploitanten van dienstvoorzieningen verlenen alle spoorwegondernemingen op een niet-discriminerende wijze toegang, inclusief toegang via het spoor, tot de in bijlage 1, punt 2, bedoelde dienstvoorzieningen en tot de in deze voorzieningen geleverde diensten.

§ 3. Ter waarborging van een volledig transparante en niet-discriminerende toegang tot de in bijlage 1, punt 2, onder a), b), c), d), g) en i), bedoelde dienstvoorzieningen, en van de dienstverlening in deze voorzieningen ingeval de exploitant van de dienstvoorzieningen onder de directe of indirecte zeggenschap staat van een instantie of een onderneming die ook actief is en een machtspositie heeft op nationale markten voor spoorvervoersdiensten waarvoor de voorziening wordt gebruikt, zijn de exploitanten van deze dienstvoorzieningen op zodanige wijze georganiseerd, dat zij organisatorisch en wat de besluitvorming betreft, onafhankelijk zijn van deze instantie of onderneming. Deze onafhankelijkheid betekent niet dat voor dienstvoorzieningen een afzonderlijke rechtspersoon moet worden opgericht;

er kan aan worden voldaan door binnen één rechtspersoon verschillende afdelingen op te richten.

Voor alle dienstvoorzieningen bedoeld in bijlage 1, punt 2, voeren de exploitant en deze instantie of onderneming gescheiden rekeningen, daaronder begrepen afzonderlijke balansen, resultatenrekeningen en kasstroomoverzichten.

Indien de dienstvoorzieningen door een infrastructuurbeheerder worden geëxploiteerd of de exploitant ervan onder de directe of indirecte zeggenschap staat van een infrastructuurbeheerder, wordt de in dit lid bedoelde onafhankelijkheid geacht te zijn voldaan indien aan de in artikel 4/2 genoemde vereisten wordt voldaan.

§ 4. De spoorwegonderneming kan aan de spoorweginfrastructuurbeheerder of aan andere leveranciers vragen de ondersteunende diensten bedoeld in bijlage 1, punt 4, te verlenen. De spoorweginfrastructuurbeheerder is niet verplicht deze diensten te verlenen.

§ 4. De verzoeken van de spoorwegondernemingen om toegang tot, en levering van diensten in de in punt 2 van bijlage 1 bedoelde dienstvoorziening worden beantwoord binnen een redelijke termijn die door het toezichthoudende orgaan wordt vastgesteld. Deze verzoeken mogen slechts worden afgewezen, wanneer er levensvatbare alternatieven zijn die hen in staat stellen, de betrokken goederen- of reizigersvervoersdienst op hetzelfde traject of op alternatieve trajecten onder economisch aanvaardbare voorwaarden te exploiteren. Dit houdt voor de exploitant van de dienstvoorzieningen niet de verplichting in om te investeren in middelen of voorzieningen teneinde aan alle verzoeken van spoorwegondernemingen tegemoet te kunnen komen.

Bij verzoeken van spoorwegondernemingen om toegang tot, en dienstverlening in, een dienstvoorziening die wordt beheerd door een exploitant van de in lid 3 bedoelde dienstvoorziening, motiveert de exploitant eventuele weigeringsbesluiten schriftelijk en geeft hij aan welke levensvatbare alternatieven er zijn in andere voorzieningen.

§ 5. Dit artikel is niet van toepassing in het geval van dienstvoorzieningen bedoeld in bijlage 1, punt 2, a).

§ 5. Wanneer een exploitant van de in bijlage 1, punt 2, bedoelde dienstvoorziening een conflict vaststelt tussen verschillende verzoeken, tracht hij die verzoeken met elkaar te verzoenen voor zover dat mogelijk is. Wanneer geen levensvatbaar alternatief beschikbaar is en het op basis van een aangetoonde behoefte onmogelijk is aan alle verzoeken om capaciteit voor de betrokken voorziening tegemoet te komen, kan de verzoeker een klacht indienen bij het toezichthoudende orgaan die zich over de zaak buigt en, voor zover nodig, maatregelen neemt om ervoor te zorgen dat een passend deel van de capaciteit wordt gegund aan de betrokken verzoeker.

§ 6. Wanneer de in bijlage 1, punt 2, bedoelde dienstvoorziening gedurende tenminste twee opeenvolgende jaren niet is gebruikt, en spoorwegondernemingen ten aanzien van de exploitant van die dienstvoorziening hun belangstelling hebben laten blijken voor toegang tot de voorziening, op basis van aangetoonde behoeften, biedt de eigenaar de exploitatie van de voorziening geheel of gedeeltelijk aan voor leasing, of verhuring als spoordienstvoorziening, tenzij de exploitant van die dienstvoorzieningen aantoont dat de voorziening vanwege een lopend reconversieproces niet door een spoorwegonderneming kan worden gebruikt.

§ 7. Indien de exploitant van de dienstvoorzieningen voorziet in een van de in bijlage 1, punt 3, bedoelde, aanvullende diensten”, biedt hij deze op verzoek op niet-discriminerende wijze aan een spoorwegonderneming aan.

§ 8. De spoorwegondernemingen mogen de infrastructuurbeheerder of andere exploitanten van de dienstvoorziening om een bijkomende reeks in bijlage 1, punt 4, bedoelde “ondersteunende diensten” verzoeken. De exploitant van een dienstvoorziening is niet verplicht deze diensten te verlenen. Wanneer de exploitant van de dienstvoorziening besluit een of meer diensten van deze reeks aan anderen aan te bieden, verstrekt hij deze op verzoek en op niet-discriminerende wijze aan spoorwegondernemingen.

§ 9. De Koning kan maatregelen nemen waarin de te volgen procedure en de na te leven criteria worden bepaald voor de toegang tot de diensten die geleverd worden door de dienstvoorzieningen bedoeld in bijlage 1, punten 2 tot 4.

Art. 9/1. § 1. De exploitanten van dienstvoorzieningen verlenen aan alle spoorwegondernemingen op een niet-discriminerende wijze toegang, inclusief toegang via het spoor, tot de in bijlage 1, punt 2, a), bedoelde dienstvoorzieningen en tot de in deze voorzieningen geleverde diensten.

§ 2. Ter waarborging van een volledig transparante en niet-discriminerende toegang tot deze dienstvoorzieningen, en van de dienstverlening in deze voorzieningen ingeval de exploitant van de dienstvoorzieningen onder de directe of indirecte zeggenschap staat van een instantie of een onderneming die ook actief is en een machtspositie

heeft op nationale markten voor spoorvervoerdiensten waarvoor de voorziening wordt gebruikt, zijn de exploitanten van deze dienstvoorzieningen op zodanige wijze georganiseerd, dat zij organisatorisch en wat de besluitvorming aangaat, onafhankelijk zijn van deze instantie of onderneming. Dergelijke onafhankelijkheid omvat niet de vereiste dat voor dienstvoorzieningen een afzonderlijke rechtspersoon moet worden opgericht; er kan aan worden voldaan door binnen één rechtspersoon verschillende afdelingen op te richten.

Voor alle dienstvoorzieningen bedoeld in bijlage 1, punt 2, a), voeren de exploitant en de instantie of onderneming vanaf de rekenkundige oefening 2015 gescheiden rekeningen, met inbegrip van gescheiden balansen en gescheiden winst-en-verliesrekeningen.

Indien de in bijlage 1, punt 2, a), bedoelde dienstvoorziening door de infrastructuurbeheerder wordt geëxploiteerd, worden de in dit lid bedoelde vereisten inzake onafhankelijkheid geacht te zijn voldaan, indien wordt voldaan aan de vereisten inzake onafhankelijkheid van de infrastructuurbeheerder ten overstaan van de leveranciers van spoorvervoerdiensten.

§ 3. De verzoeken van de spoorwegondernemingen om toegang tot en levering van diensten in de in bijlage 1, punt 2, a), bedoelde dienstvoorziening worden beantwoord binnen een redelijke termijn die door het toezichthoudende orgaan wordt vastgesteld. Deze verzoeken mogen slechts worden afgewezen, wanneer er levensvatbare alternatieven zijn die hen in staat stellen, de betrokken vervoerdienst op hetzelfde traject of op alternatieve trajecten onder economisch aanvaardbare voorwaarden te exploiteren. Dit houdt voor de exploitant van de dienstvoorziening niet de verplichting in om te investeren in middelen of voorzieningen teneinde aan alle verzoeken van spoorwegondernemingen tegemoet te kunnen komen.

Wanneer verzoeken van spoorwegondernemingen betrekking hebben op toegang tot en dienstverlening in een dienstvoorziening die wordt beheerd door een exploitant van de in paragraaf 3 bedoelde dienstvoorziening, motiveert de exploitant schriftelijk elk weigeringsbesluit en geeft hij aan welke levensvatbare alternatieven er zijn in andere voorzieningen.

§ 4. Wanneer een exploitant van de in bijlage 1, punt 2, a), bedoelde dienstvoorziening een conflict

vaststelt tussen verschillende verzoeken, tracht hij alle verzoeken te beantwoorden voor zover dat mogelijk is. Wanneer geen levensvatbaar alternatief beschikbaar is en het op basis van een aangetoonde behoefte onmogelijk is aan alle verzoeken om capaciteit voor de betrokken voorziening tegemoet te komen, kan de verzoeker een klacht indienen bij het toezichthoudende orgaan die zich over de zaak buigt en, voor zover nodig, maatregelen neemt om ervoor te zorgen dat een passend deel van de capaciteit wordt gegund aan de betrokken verzoeker.

§ 5. Wanneer de in bijlage 1, punt 2, a), bedoelde dienstvoorziening gedurende tenminste twee opeenvolgende jaren niet is gebruikt, en spoorwegondernemingen ten aanzien van de exploitant van die dienstvoorziening hun belangstelling hebben laten blijken voor toegang tot de voorziening op basis van aangetoonde behoeften, doet zijn eigenaar een publieke aankondiging dat zijn exploitatie van de voorziening geheel of gedeeltelijk beschikbaar is voor leasing of verhuring als spoordienstvoorziening, tenzij de exploitant van deze dienstvoorziening aantoont dat de voorziening vanwege een lopend reconversieproces niet door een spoorwegonderneming kan worden gebruikt.

§ 6. De Koning kan maatregelen nemen over de te volgen procedure en de te respecteren criteria voor de toegang tot de te verlenen diensten in de dienstvoorzieningen bedoeld in dit artikel.

Hoofdstuk 2. – Vergunning van de spoorwegonderneming

Afdeling 1. – Principes

Art. 11. Elke onderneming die een exploitatiezetel in België heeft, heeft het recht een vergunning bij de minister aan te vragen die haar toelaat om als spoorwegonderneming erkend te worden.

Hoofdstuk 2. – Vergunning van de spoorwegonderneming

Afdeling 1. – Principes

Art. 11. Elke onderneming die een exploitatiezetel in België heeft, heeft het recht een vergunning aan te vragen die haar toelaat om als spoorwegonderneming erkend te worden.

De Koning wijst bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad een instantie aan die verantwoordelijk is voor het verlenen van vergunningen.

De instantie verantwoordelijk voor het verlenen van vergunningen, verricht zelf geen spoorwegvervoersdiensten en is onafhankelijk van elke onderneming of entiteit die deze diensten verricht.

Afdeling 2. – Voorwaarden voor de afgifte van de vergunning

Art. 13. § 1. Om een vergunning te verkrijgen levert de vergunningaanvrager het bewijs dat hij op elk moment en bij het begin van zijn activiteiten kan of zal kunnen voldoen aan de door de Koning bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad vastgelegde voorwaarden inzake financiële draagkracht, beroepsbekwaamheid, dekking van de burgerlijke aansprakelijkheid en eerbaarheid.

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

§ 3. De Koning bepaalt de nadere regels voor het indienen van een aanvraag en voor de afgifte van de vergunning.

§ 4. De Koning bepaalt de minimumbedragen voor de dekking van de burgerlijke aansprakelijkheid.

Afdeling 4. – Intrekking en schorsing van de vergunning

Art. 16. Wanneer de minister vaststelt dat er een ernstige twijfel bestaat over de naleving van de voorwaarden bepaald in dit hoofdstuk of in zijn uitvoeringsbesluiten door een spoorwegonderneming aan dewelke een vergunning werd afgegeven door de overheid van een andere lidstaat, *licht hij* dadelijk die overheid in.

Art. 17. De Koning bepaalt bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad de gevallen en de nadere regels voor het schorsen en het intrekken van vergunningen, het indienen van de nieuwe aanvragen, het afleveren van een tijdelijke vergunning en de specifieke bepalingen voor de schorsing of de intrekking, die in de vergunning kunnen worden vermeld.

Art. 18. Alle beslissingen inzake vergunningen worden meegedeeld aan de *Europese Commissie*.

Afdeling 2. – Voorwaarden voor de afgifte van de vergunning

Art. 13. § 1. *Om een vergunning te verkrijgen, levert de vergunningaanvrager vóór het begin van zijn activiteiten het bewijs ten aanzien van de vergunningverlenende autoriteit dat hij te allen tijde kan voldoen aan de door de Koning bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad vastgestelde voorwaarden inzake de financiële draagkracht, beroepsbekwaamheid, dekking van de burgerlijke aansprakelijkheid en eerbaarheid.*

Een onderneming die aan de voorwaarden van het eerste lid voldoet, is gerechtigd een vergunning te ontvangen.

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

§ 3. De Koning bepaalt de nadere regels voor het indienen van een aanvraag en voor de afgifte van de vergunning. *De Koning kan het model van de vergunning bepalen.*

§ 4. De Koning bepaalt de minimumbedragen voor de dekking van de burgerlijke aansprakelijkheid.

Afdeling 4. – Intrekking en schorsing van de vergunning

Art. 16. Wanneer de vergunningverlenende autoriteit vaststelt dat er een ernstige twijfel bestaat over de naleving van de voorwaarden bepaald in dit hoofdstuk of in zijn uitvoeringsbesluiten door een spoorwegonderneming aan dewelke een vergunning werd afgegeven door de overheid van een andere lidstaat, *licht zij* dadelijk die overheid in.

Art. 17. *De Koning bepaalt bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad de gevallen en de nadere regels voor het schorsen en het intrekken van vergunningen, het indienen van de nieuwe aanvragen, het afleveren van een tijdelijke vergunning.*

Bijzondere bepalingen betreffende het schorsen of intrekken van de vergunning kunnen in de vergunning zelf worden opgenomen.

Art. 18. Alle beslissingen inzake vergunningen worden meegedeeld aan de *het Bureau*.

Hoofdstuk 2/1. Bedrijfsplannen

Art. 19/1. De spoorwegondernemingen stellen hun eigen bedrijfsplannen op, met inbegrip van de investerings- en financieringsplannen. Deze plannen zijn gericht op het bereiken van het financieel evenwicht van de ondernemingen en op andere doelstellingen op het gebied van technisch, commercieel en financieel beheer; daarnaast moeten in deze bedrijfsplannen de middelen worden vermeld om deze doelstellingen te bereiken.

Art. 19/2. In het kader van het beleid bedoeld in artikel 19/3, stelt de infrastructuurbeheerder een bedrijfsplan vast dat ook investerings- en financiële programma's bevat. Het plan moet zodanig worden opgesteld, dat wordt gewaarborgd dat gebruik, aanbod en ontwikkeling van de infrastructuur optimaal en efficiënt zijn, en tevens een financieel evenwicht wordt bereikt en in de middelen voor de verwezenlijking van deze doelstellingen wordt voorzien. De infrastructuurbeheerder zorgt ervoor dat de bekende kandidaten en, op hun verzoek, potentiële kandidaten, toegang verkrijgen tot de desbetreffende informatie en in de gelegenheid worden gesteld om zich over de inhoud van het bedrijfsplan wat betreft de toegangs- en gebruiksvoorwaarden en de aard en het aanbieden en ontwikkelen van de infrastructuur, uit te spreken voordat het bedrijfsplan door de infrastructuurbeheerder wordt goedgekeurd.

Hoofdstuk 2/2. – Ontwikkelingsplan voor de spoorweginfrastructuur

Art. 19/3. De minister legt, na raadpleging van de belanghebbende partijen, aan de Koning een indicatief plan voor over de ontwikkeling van de spoorweginfrastructuur om aan de toekomstige mobiliteitsbehoeften wat betreft onderhoud, vernieuwing en ontwikkeling van de infrastructuur te voldoen, dat is gebaseerd op een duurzame financiering van het spoorwegsysteem. Dit plan wordt aangenomen bij een koninklijk besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, het bestrijkt een periode van ten minste vijf jaar en is hernieuwbaar.

Hoofdstuk 3. – De betrekkingen tussen de infrastructuurbeheerder en de spoorwegonderneming

Hoofdstuk 3. – De betrekkingen tussen de infrastructuurbeheerder en de spoorwegonderneming

Afdeling 1. – Netverklaring

Art. 21. De netverklaring omvat de kenmerken van de spoorweginfrastructuur die ter beschikking van de spoorwegondernemingen wordt gesteld. Zij bevat de informatie die vereist is om toegang tot deze infrastructuur te krijgen in uitvoering van deze Spoorcodex en bepaald in bijlage 2. De netverklaring wordt bijgehouden en in voorkomend geval aangepast.

Art. 22. De netverklaring wordt bekendgemaakt uiterlijk vier maanden vóór de uiterste datum die de spoorweginfrastructuurbeheerder vastlegt voor het indienen van aanvragen voor spoorweginfrastructuurcapaciteit. Haar bekendmaking wordt aangekondigd door een bericht in het Belgisch Staatsblad.

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

Afdeling 2. – Overeenkomsten

Art. 23. Elk gebruik van de spoorweginfrastructuur door de houder van een treinpad wordt voorafgegaan door het afsluiten van een overeenkomst tussen de spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegonderneming die spoorwegvervoerdiensten verricht en waarin de respectieve rechten en verplichtingen van elke partij worden vastgelegd. De bepalingen van deze overeenkomst zijn niet-discriminerend, transparant en in overeenstemming met de geldende wettelijke en reglementaire bepalingen.

Deze overeenkomst bepaalt onder meer de nadere regels van de tenuitvoerlegging van de

Afdeling 1. – Netverklaring

Art. 21. De netverklaring beschrijft de aard van de voor spoorwegondernemingen beschikbare infrastructuur, en bevat informatie over de voorwaarden voor toegang tot de betreffende spoorweginfrastructuur. De netverklaring bevat ook informatie over de voorwaarden voor toegang tot dienstvoorzieningen die zijn aangesloten op het net van de infrastructuurbeheerder en voor de dienstverlening in die voorzieningen die zijn aangesloten op het net van de infrastructuurbeheerder en voor de dienstverlening in die voorzieningen, of een verwijzing naar een internetsite waarop deze informatie kosteloos in elektronische vorm wordt aangehouden. De inhoud van de netverklaring is opgenomen in bijlage 2. De netverklaring wordt bijgehouden en in voorkomend geval aangepast.

Art. 22. De netverklaring wordt bekendgemaakt uiterlijk vier maanden vóór de uiterste datum die de spoorweginfrastructuurbeheerder vastlegt voor het indienen van aanvragen voor spoorweginfrastructuurcapaciteit. Haar bekendmaking wordt aangekondigd door een bericht in het Belgisch Staatsblad.

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

Afdeling 2. – Overeenkomsten

Art. 23. Elk gebruik van de spoorweginfrastructuur door de houder van een treinpad wordt voorafgegaan door het afsluiten van een overeenkomst tussen de spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegonderneming die spoorwegvervoerdiensten verricht en waarin de respectieve rechten en verplichtingen van elke partij worden vastgelegd. De bepalingen van deze overeenkomst zijn niet-discriminerend, transparant en in overeenstemming met de geldende wettelijke en reglementaire bepalingen.

Deze overeenkomst bepaalt onder meer de nadere regels van de tenuitvoerlegging van de

veiligheidsvoorschriften.

Deze overeenkomst bevat eveneens een prestatieregeling die tarifieringssystemen voor het gebruik van de infrastructuur toepast om de spoorwegonderneming en de spoorweginfrastructuurbeheerder ertoe aan te zetten om tekortkomingen zo gering mogelijk te houden en de prestaties van het *spoorwegnetwerk* te verbeteren.

Deze regeling is voor het gehele netwerk van toepassing en kan boetes inhouden voor handelingen die de exploitatie van het netwerk hinderen, compensatie voor ondernemingen die onder tekortkomingen te lijden hebben, en premies ter beloning van prestaties die de ramingen overtreffen die gebaseerd zijn op het systeem van de optimalisering van de prestaties.

Na advies van de spoorweginfrastructuurbeheerder bepaalt de Koning bij een in Ministerraad overlegd besluit de regels voor de berekening en betalingswijze van de heffingen die voortvloeien uit de toepassing van de prestatieregeling.

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

Art. 24. § 1. De spoorweginfrastructuurbeheerder en de kandidaat kunnen een kaderovereenkomst sluiten

veiligheidsvoorschriften.

Deze overeenkomst bevat eveneens een prestatieregeling die tarifieringssystemen voor het gebruik van de infrastructuur toepast om de spoorwegonderneming en de spoorweginfrastructuurbeheerder ertoe aan te zetten om tekortkomingen zo gering mogelijk te houden en de prestaties van het *spoorwegnet* te verbeteren.

De grondbeginselen van de prestatieregeling bedoeld in bijlage 24, punt 2, gelden voor het gehele net.

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

Overeenkomstig bijlage 24, punt 2 bepaalt de infrastructuurbeheerder de grondbeginselen van de prestatieregeling in akkoord met de kandidaten.

In afwijking van artikel 46, tweede lid, bepaalt de infrastructuurbeheerder de regels voor de berekening en betalingswijze van de retributies die voortvloeien uit de toepassing van de prestatieregeling. Hij past deze regels toe ten laatste vanaf 1 januari 2017.

De prestatieregeling vastgesteld door het koninklijk besluit van 6 juli 2011 tot wijziging van het koninklijk besluit van 9 december 2004 betreffende de verdeling van de spoorweginfrastructuurcapaciteiten en de retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur is van toepassing tot aan de datum waarop de prestatieregeling vastgesteld overeenkomstig het zevende lid van toepassing wordt. Tot aan dezelfde datum bepaalt de Koning bij een in Ministerraad overlegd besluit de regels voor de berekening en betalingswijze van de heffingen die voortvloeien uit de toepassing van de prestatieregeling.

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

Art. 24. § 1. De spoorweginfrastructuurbeheerder en de kandidaat kunnen een kaderovereenkomst sluiten

die hun rechten en verplichtingen vaststelt met betrekking tot de toe te wijzen infrastructuurcapaciteit en de tarifiering voor een periode die langer is dan de geldigheidsduur van één dienstregelingstijdvak.

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

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

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

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

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

De kaderovereenkomst heeft in beginsel een looptijd van vijf jaar, en kan worden verlengd met periodes die gelijk zijn aan haar oorspronkelijke looptijd. De spoorweginfrastructuurbeheerder kan in bijzondere gevallen met een kortere of langere looptijd instemmen. Een looptijd van meer dan vijf jaar wordt gerechtvaardigd door het bestaan van commerciële overeenkomsten, specifieke investeringen of risico's.

Wanneer bijzondere gevallen dit noodzaken, inzonderheid als er sprake is van omvangrijke investeringen op lange termijn, kan de looptijd tien jaar overschrijden.

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

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

die hun rechten en verplichtingen vaststelt met betrekking tot de toe te wijzen infrastructuurcapaciteit en de tarifiering voor een periode die langer is dan de geldigheidsduur van één dienstregelingstijdvak.

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

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

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

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

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

De kaderovereenkomst heeft in beginsel een looptijd van vijf jaar, en kan worden verlengd met periodes die gelijk zijn aan haar oorspronkelijke looptijd. De spoorweginfrastructuurbeheerder kan in bijzondere gevallen met een kortere of langere looptijd instemmen. Een looptijd van meer dan vijf jaar wordt gerechtvaardigd door het bestaan van commerciële overeenkomsten, specifieke investeringen of risico's.

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

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

Het model van de kaderovereenkomst wordt voorafgaandelijk voor advies voorgelegd aan het toezichthoudende orgaan.

§ 2. In afwijking van artikel 24, § 1, zevende lid, kan voor diensten waarbij gebruik wordt gemaakt van infrastructuur die overeenkomstig artikel 38, tweede lid, is aangewezen en die een door de *aanvrager* naar behoren gemotiveerde aanzienlijke en langdurige investering vereist, de looptijd van de kaderovereenkomst vijftien jaar bedragen. Een looptijd van meer dan vijftien jaar is alleen in uitzonderingsgevallen mogelijk, met name bij aanzienlijke en langdurige investeringen, wanneer deze het voorwerp uitmaken van contractuele verplichtingen waaronder een meerjarenplan voor de afschrijving van deze investeringen.

De *aanvrager* kan in dit geval om een gedetailleerde omschrijving van de capaciteitskenmerken verzoeken, meer bepaald de frequentie, het volume en de kwaliteit van treinpaden die hem voor de looptijd van de kaderovereenkomst ter beschikking worden gesteld. De spoorweginfrastructuurbeheerder kan de gereserveerde capaciteit verlagen indien deze voor een periode van ten minste één maand minder is gebruikt dan de drempelwaarde bedoeld in artikel 41, § 4.

Een eerste kaderovereenkomst kan voor een periode van vijf jaar worden opgesteld, die met vijf jaar verlengd kan worden, op basis van de capaciteitskenmerken die worden gebruikt door *aanvragers* die vóór 1 januari 2010 diensten exploiteren, ten einde rekening te houden met specifieke investeringen of met het bestaan van commerciële overeenkomsten. Het toezichthoudende orgaan is belast met het verlenen van toestemming voor de inwerkingtreding van een dergelijke overeenkomst.

§ 2. In afwijking van artikel 24, § 1, zevende lid, kan voor diensten waarbij gebruik wordt gemaakt van infrastructuur die overeenkomstig artikel 38, tweede lid, is aangewezen en die een door de *kandidaat* naar behoren gemotiveerde aanzienlijke en langdurige investering vereist, de looptijd van de kaderovereenkomst vijftien jaar bedragen. Een looptijd van meer dan vijftien jaar is alleen in uitzonderingsgevallen mogelijk, met name bij aanzienlijke en langdurige investeringen, wanneer deze het voorwerp uitmaken van contractuele verplichtingen waaronder een meerjarenplan voor de afschrijving van deze investeringen.

De *kandidaat* kan in dit geval om een gedetailleerde omschrijving van de capaciteitskenmerken verzoeken, meer bepaald de frequentie, het volume en de kwaliteit van treinpaden die hem voor de looptijd van de kaderovereenkomst ter beschikking worden gesteld. De spoorweginfrastructuurbeheerder kan de gereserveerde capaciteit verlagen indien deze voor een periode van ten minste één maand minder is gebruikt dan de drempelwaarde bedoeld in artikel 41, § 4.

Een eerste kaderovereenkomst kan voor een periode van vijf jaar worden opgesteld, die met vijf jaar verlengd kan worden, op basis van de capaciteitskenmerken die worden gebruikt door *kandidaten* die vóór 1 januari 2010 diensten exploiteren, ten einde rekening te houden met specifieke investeringen of met het bestaan van commerciële overeenkomsten. Het toezichthoudende orgaan is belast met het verlenen van toestemming voor de inwerkingtreding van een dergelijke overeenkomst.

§ 3. . De Koning kan voor de toepassing van dit artikel de procedure en de na te leven criteria vaststellen.

Hoofdstuk 4. – Toewijzing van de spoorweginfrastructuur

Hoofdstuk 4. – Toewijzing van de spoorweginfrastructuur

Afdeling 1. – Algemeenheden

Afdeling 2. – Beginselen van de toewijzing van spoorweginfrastructuur

Art. 31. Wanneer een kandidaat voornemens is infrastructuurcapaciteit aan te vragen met het oog op het exploiteren van een internationale reizigersvervoersdienst met halten die vervoerdiensten tussen twee in België gelegen stations mogelijk maken, stelt hij de betrokken infrastructuurbeheerder en het toezichthoudende orgaan daarvan in kennis.

Om de beoordeling mogelijk te maken van het doel van een internationale reizigersvervoerdienst, zorgt het toezichthoudende orgaan ervoor dat de minister, alsook de minister die een in een openbare dienstcontract omschreven reizigersvervoerdienst per spoor heeft gegund en elke spoorwegonderneming die het openbare dienstcontract uitvoert op het traject van deze internationale reizigersvervoerdienst, op de hoogte worden gebracht.

Afdeling 3. – Toewijzingsprocedures

Onderafdeling 1. – Aanvragen

Art. 32. De aanvragen voor spoorweginfrastructuurcapaciteit worden ingediend :

1° hetzij door de kandidaten bedoeld bij artikel 5, houder van een vergunning en een veiligheidscertificaat,

2° hetzij door de toewijzende instantie voor spoorweginfrastructuurcapaciteit van een andere lidstaat van de Europese Unie voor het traject op Belgisch grondgebied.

Afdeling 1. – Algemeenheden

Art. 27/1. Aanvragen voor infrastructuurcapaciteit kunnen worden ingediend door kandidaten. Om deze infrastructuurcapaciteit te gebruiken, wijzen kandidaten, die geen spoorwegondernemingen zijn, een spoorwegonderneming aan die overeenkomstig artikel 23 een overeenkomst sluit met de infrastructuurbeheerder. Dit laat het recht van kandidaten om uit hoofde van artikel 32, overeenkomsten met de infrastructuurbeheerders te sluiten, onverlet.

Afdeling 2. – Beginselen van de toewijzing van spoorweginfrastructuur

Art. 31. Wanneer een kandidaat voornemens is infrastructuurcapaciteit aan te vragen met het oog op het exploiteren van een internationale reizigersvervoersdienst met halten die vervoerdiensten tussen twee in België gelegen stations mogelijk maken, stelt hij de betrokken infrastructuurbeheerder en het toezichthoudende orgaan daarvan in kennis.

Om de beoordeling mogelijk te maken of een internationale dienst tot hoofddoel heeft om reizigers op een traject tussen stations in verschillende lidstaten te vervoeren, zorgt het toezichthoudende orgaan ervoor dat de minister, alsook de minister die een in een openbare dienstcontract omschreven reizigersvervoerdienst per spoor heeft gegund en elke spoorwegonderneming die het openbare dienstcontract uitvoert op het traject van deze internationale reizigersvervoerdienst, op de hoogte worden gebracht.

Afdeling 3. – Toewijzingsprocedures

Onderafdeling 1. – Aanvragen

Art. 32. De aanvragen voor spoorweginfrastructuurcapaciteit worden ingediend :

1° hetzij door de kandidaten,

2° hetzij door de toewijzende instantie voor spoorweginfrastructuurcapaciteit van een andere lidstaat van de Europese Unie voor het traject op Belgisch grondgebied.

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

Art. 34. De aanvragen die op meer dan één *netwerk* betrekking hebben, waaronder het Belgische *netwerk*, kunnen worden gericht aan de Belgische spoorweginfrastructuurbeheerder. Deze treedt dan op bij de andere betrokken spoorweginfrastructuurbeheerders voor rekening van de kandidaat als aanvrager om capaciteit.

De internationale treinpaden zoals overeengekomen door de verschillende spoorweginfrastructuurbeheerders worden in de ontwerpdienstregeling geïntegreerd vóór het begin van de geplande raadplegingen.

Art. 35. Vanaf de einddatum voor het indienen van de aanvragen, beschikt de spoorweginfrastructuurbeheerder over vier maanden om een ontwerp-dienstregeling op te stellen.

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

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

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

Art. 34. *Onverminderd artikel 45, werkt de infrastructuurbeheerder samen met de infrastructuurbeheerders van andere lidstaten van de Europese Unie opdat de aanvragen die op meer dan één net betrekking hebben, waaronder op het Belgische net, kunnen ingediend worden bij één loket, dat ofwel een door de infrastructuurbeheerders opgerichte gezamenlijke instantie is ofwel één enkele infrastructuurbeheerder van het betrokken treinpad. Deze laatste handelt voor rekening van de kandidaat bij het zoeken van capaciteit bij andere betrokken infrastructuurbeheerders.*

Het eerste lid is van toepassing onverminderd de Verordening (EU) nr. 913/2010 van het Europees Parlement en de Raad van 22 september 2010 inzake het Europese spoorwegnet voor concurrerend goederenvervoer.

Voor het overleg over de ontwerpdienstregeling begint, komen de verschillende infrastructuurbeheerders overeen welke internationale treinpaden in de dienstregeling moeten worden opgenomen. Slechts indien absoluut noodzakelijk, worden wijzigingen aangebracht.

Art. 35. Vanaf de einddatum voor het indienen van de aanvragen, beschikt de spoorweginfrastructuurbeheerder over vier maanden om een ontwerp-dienstregeling op te stellen.

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

Wanneer de ontwerp-dienstregeling is opgesteld, raadpleegt de spoorweginfrastructuurbeheerder de betrokken partijen en geeft hij hen één maand om hun opmerkingen voor te leggen. Tot de belanghebbende partijen behoren al deze die infrastructuurcapaciteit hebben aangevraagd, en ook andere partijen die in de gelegenheid wensen te worden gesteld opmerkingen te maken over de invloed die de dienstregeling kan hebben op hun mogelijkheden om gedurende het dienstregelingstijdvak

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

Art. 37. Het geprogrammeerde onderhoud van de spoorweginfrastructuur neemt de vorm aan van een capaciteitsaanvraag die werd ingediend als reservering tijdens de voorbereiding van de dienstregeling. De spoorweginfrastructuurbeheerder houdt rekening met zijn invloed op de capaciteitsaanvragen van de kandidaten.

Onderafdeling 2. – Programmerings- en coördinatieprocedures

Art. 39. De spoorweginfrastructuurbeheerder spant zich in om aan alle aanvragen om spoorweginfrastructuurcapaciteit te voldoen; hij houdt rekening met de moeilijkheden waaraan de kandidaten het hoofd moeten bieden, zoals de economische weerslag op hun activiteiten en leeft de specifieke regels bedoeld in deze Spoorcodex na inzake concurrerende aanvragen, overbelasting, punctuele aanvragen, specificiteit van de spoorweginfrastructuur en onderhoudsaanvragen.

Art. 40. § 1. Bij concurrerende aanvragen, betracht de spoorweginfrastructuurbeheerder een zo groot mogelijke onderlinge gelijkwaardigheid van de aanvragen door deze aanvragen te coördineren.

§ 2. Hierbij kan hij andere spoorweginfrastructuurcapaciteiten voorstellen dan deze die werden aangevraagd en in geval van conflict

spoorwegdiensten te verrichten. De infrastructuurbeheerder neemt gepaste maatregelen om met de gemaakte bezwaren rekening te houden.

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

Art. 37. Het geprogrammeerde onderhoud van de spoorweginfrastructuur neemt de vorm aan van een capaciteitsaanvraag die werd ingediend als reservering tijdens de voorbereiding van de dienstregeling. De spoorweginfrastructuurbeheerder houdt rekening met zijn invloed op de capaciteitsaanvragen van de kandidaten.

De infrastructuurbeheerder stelt de belanghebbende partijen zo spoedig mogelijk in kennis van de niet-beschikbaarheid van infrastructuurcapaciteit als gevolg van niet-geplande onderhoudswerkzaamheden.

Onderafdeling 2. – Programmerings- en coördinatieprocedures

Art. 39. De spoorweginfrastructuurbeheerder spant zich in om aan alle aanvragen om spoorweginfrastructuurcapaciteit te voldoen; hij houdt rekening met de moeilijkheden waaraan de kandidaten het hoofd moeten bieden, zoals de economische weerslag op hun activiteiten en leeft de specifieke regels bedoeld in deze Spoorcodex na inzake concurrerende aanvragen, overbelasting, punctuele aanvragen, specificiteit van de spoorweginfrastructuur en onderhoudsaanvragen.

De infrastructuurbeheerder kan binnen de programmerings- en coördinatieprocedure prioriteit verlenen aan specifieke diensten, doch enkel in overeenstemming met de artikelen 38, 41 en 43.

Art. 40. § 1. Wanneer de infrastructuurbeheerder tijdens de programmeringsprocedure op met elkaar concurrerende aanvragen stuit, tracht hij door coördinatie van deze aanvragen de meest geschikte oplossing uit te werken, die tegemoet komt aan alle vereisten.

§ 2. Wanneer zich een situatie voordoet, waarin coördinatie vereist is, heeft de infrastructuurbeheerder het recht, binnen redelijke

raadpleegt de spoorweginfrastructuurbeheerder de betrokken kandidaten.

De beginselen die de coördinatieprocedure leiden worden in de netverklaring vastgelegd. Zij weerspiegelen in het bijzonder de moeilijkheid om internationale treinpaden aan te leggen en de weerslag die elke wijziging bij andere spoorweginfrastructuurbeheerders kan veroorzaken.

Art. 41. § 1. Indien het na coördinatie van de aangevraagde treinpaden en na overleg met de kandidaten niet mogelijk is gebleken de aanvragen voor spoorweginfrastructuurcapaciteit van alle betrokkenen af te handelen of indien de spoorweginfrastructuur naar verwachting in de nabije toekomst met dezelfde schaarste zal te kampen hebben, verklaart de spoorweginfrastructuurbeheerder het betrokken spoorweginfrastructuurelement onverwijd tot "overbelaste infrastructuur".

§ 2. De spoorweginfrastructuurbeheerder verricht binnen de zes maanden na de verklaring tot overbelasting een capaciteitsanalyse, tenzij al een ontwerp van vergrotingsplan overeenkomstig § 3 werd goedgekeurd.

De capaciteitsanalyse stelt de beperkingen van de spoorweginfrastructuurcapaciteit en de redenen van deze overbelasting vast, waardoor niet op gepaste wijze aan de capaciteitsaanvragen kan worden voldaan en stelt methoden en maatregelen voor om te kunnen voldoen aan bijkomende aanvragen die zouden kunnen genomen worden op korte of middellange termijn om daaraan te verhelpen.

De Koning bepaalt de inhoud van de analyse.

grenzen een van de oorspronkelijk aangevraagde infrastructuurcapaciteit afwijkende capaciteit voor te stellen.

§ 3. De infrastructuurbeheerder tracht door overleg met de betrokken kandidaten eventuele conflicten op te lossen. Zulk een overleg wordt gebaseerd op de bekendmaking van volgende informatie binnen een redelijke termijn, kosteloos en schriftelijk of elektronisch: a) de door alle andere kandidaten op dezelfde trajecten aangevraagde treinpaden; b) de op voorlopige basis aan alle andere kandidaten op dezelfde trajecten toegewezen treinpaden; c) de overeenkomstig paragraaf 2 voorgestelde alternatieve treinpaden op de betrokken trajecten d) alle bijzonderheden over de bij de toewijzingsprocedure gehanteerde criteria.

Deze informatie wordt verstrekt zonder de identiteit van andere kandidaten mede te delen, tenzij de betrokken kandidaten daarmee hebben ingestemd. De beginselen die de coördinatieprocedure leiden worden in de netverklaring vastgelegd. Zij weerspiegelen in het bijzonder de moeilijkheid om internationale treinpaden aan te leggen en de weerslag die elke wijziging bij andere spoorweginfrastructuurbeheerders kan veroorzaken.

Art. 41. § 1. Indien het na coördinatie van de aangevraagde treinpaden en na overleg met de kandidaten niet mogelijk is gebleken de aanvragen voor spoorweginfrastructuurcapaciteit *tot tevredenheid* van alle betrokkenen af te handelen of indien de spoorweginfrastructuur naar verwachting in de nabije toekomst met dezelfde schaarste zal te kampen hebben, verklaart de spoorweginfrastructuurbeheerder het betrokken spoorweginfrastructuurelement onverwijd tot "overbelaste infrastructuur".

§ 2. De spoorweginfrastructuurbeheerder verricht binnen de zes maanden na de verklaring tot overbelasting een capaciteitsanalyse, tenzij al een ontwerp van vergrotingsplan overeenkomstig § 3 werd goedgekeurd.

De capaciteitsanalyse stelt de beperkingen van de spoorweginfrastructuurcapaciteit en de redenen van deze overbelasting vast, waardoor niet op gepaste wijze aan de capaciteitsaanvragen kan worden voldaan en stelt methoden en maatregelen voor om te kunnen voldoen aan bijkomende aanvragen die zouden kunnen genomen worden op korte of middellange termijn om daaraan te verhelpen.

De Koning bepaalt de inhoud van de analyse.

§ 3. Binnen zes maanden na de opmaak van de capaciteitsanalyse legt de spoorweginfrastructuurbeheerder een ontwerp van capaciteitsvergrotingsplan voor, na raadpleging van de gebruikers van de betrokken overbelaste spoorweginfrastructuur. Het ontwerp vermeldt de redenen voor de overbelasting, de vermoedelijke ontwikkeling van het verkeer, de beperkingen die wegen op de ontwikkeling van de spoorweginfrastructuur, de mogelijke oplossingen en hun kostprijs. Aan de hand van een kosten-batenanalyse van de mogelijke maatregelen wordt bepaald welke maatregelen zullen worden genomen om de capaciteit te vergroten, alsmede het tijdschema voor hun uitvoering. Het ontwerp wordt binnen drie maanden goedgekeurd bij een koninklijk besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad.

§ 4. De spoorweginfrastructuurbeheerder legt op om afstand te doen van een treinpad waarvan het gebruik over een periode van ten minste één maand lager ligt dan een bepaalde drempelwaarde die opgenomen is in de netverklaring, tenzij dit te lage gebruik het gevolg zou zijn van andere dan economische redenen en waarover de betreffende spoorwegonderneming geen controle heeft.

Art. 43. Wanneer een spoorweginfrastructuur overbelast verklaard is en de retributies bedoeld in artikel 50, § 2, niet zijn geïnd of onvoldoende resultaten hebben opgeleverd, past de spoorweginfrastructuurbeheerder de door de Koning bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad bepaalde prioriteiten toe afhankelijk van :

- 1° openbare dienstverplichtingen;
- 2° de noodzakelijke ontwikkeling van goederenvervoerdiensten, in het bijzonder van internationale goederenvervoerdiensten.

Mits eerbiediging van de in het eerste lid bedoelde criteria kan de spoorweginfrastructuurbeheerder eveneens prioriteitscriteria vastleggen welke hij in de netverklaring vermeldt, teneinde het gebruik van de spoorweginfrastructuur te optimaliseren of om economische redenen. Bij de bepaling van de prioriteitscriteria houdt hij rekening met de vroegere gebruiksniveaus van de treinpaden.

§ 3. Binnen zes maanden na de opmaak van de capaciteitsanalyse legt de spoorweginfrastructuurbeheerder een ontwerp van capaciteitsvergrotingsplan voor, na raadpleging van de gebruikers van de betrokken overbelaste spoorweginfrastructuur. Het ontwerp vermeldt de redenen voor de overbelasting, de vermoedelijke ontwikkeling van het verkeer, de beperkingen die wegen op de ontwikkeling van de spoorweginfrastructuur, de mogelijke oplossingen en hun kostprijs. Aan de hand van een kosten-batenanalyse van de mogelijke maatregelen wordt bepaald welke maatregelen zullen worden genomen om de capaciteit te vergroten, alsmede het tijdschema voor hun uitvoering. Het ontwerp wordt binnen drie maanden goedgekeurd bij een koninklijk besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad.

Art. 43. Wanneer een spoorweginfrastructuur overbelast verklaard is en de retributies bedoeld in artikel 50, § 2, niet zijn geïnd of onvoldoende resultaten hebben opgeleverd, past de spoorweginfrastructuurbeheerder de door de Koning bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad bepaalde prioriteiten toe afhankelijk van :

- 1° openbare dienstverplichtingen;
- 2° de noodzakelijke ontwikkeling van goederenvervoerdiensten, in het bijzonder van internationale goederenvervoerdiensten.

De spoorweginfrastructuurbeheerder legt in de netverklaring vast op welke wijze hij bij het vaststellen van de bij de toewijzingsprocedure te hanteren voorrangregels rekening zal houden met de vroegere benuttingsgraden van treinpaden.

De spoorweginfrastructuurbeheerder legt op om

Onderafdeling 3. – Samenwerking met andere
infrastructuurbeheerders

Art. 45. De spoorweginfrastructuurbeheerder werkt samen met de infrastructuurbeheerders van de andere lidstaten van de Europese Unie, om spoorweginfrastructuurcapaciteit die verscheidene netwerken beslaat op een efficiënte wijze te ontwerpen en toe te wijzen. In het raam van deze samenwerking ontwerpt de spoorweginfrastructuurbeheerder internationale treinpaden en werkt de noodzakelijke procedures hiervoor uit.

Wanneer de Belgische spoorweginfrastructuurbeheerder het initiatief neemt voor deze samenwerking, meldt hij dit aan de Europese Commissie en nodigt hij haar als waarnemer uit. Hij licht tevens het publiek op gepaste wijze in.

afstand te doen van een treinpad waarvan het gebruik over een periode van ten minste één maand lager ligt dan een bepaalde drempelwaarde die opgenomen is in de netverklaring, tenzij dit te lage gebruik het gevolg zou zijn van andere dan economische redenen en waarover de betreffende kandidaat geen controle heeft.

Onderafdeling 3. – Samenwerking met andere
infrastructuurbeheerders

Art. 45. § 1. De spoorweginfrastructuurbeheerder werkt samen met de infrastructuurbeheerders van de andere lidstaten van de Europese Unie, om spoorweginfrastructuurcapaciteit die verscheidene netten beslaat, met inbegrip van de kaderovereenkomsten bedoeld in artikel 24, op een efficiënte wijze te ontwerpen en toe te wijzen. In het raam van deze samenwerking ontwerpt de spoorweginfrastructuurbeheerder internationale treinpaden en werkt de noodzakelijke procedures hiervoor uit. Hij beoordeelt ook de behoeften aan internationale treinpaden en, in voorkomend geval, stelt hij de totstandbrenging van die trajecten voor en organiseert hij deze ter vergemakkelijking van de exploitatie van goederentreinen waarvoor een ad hoc-aanvraag als bedoeld in artikel 36 is ingediend.

Wanneer de beslissingen van de infrastructuurbeheerder gevolgen hebben voor andere infrastructuurbeheerders, stelt hij zich met hen in verbinding teneinde de toewijzing van alle relevante infrastructuurcapaciteit op een internationaal niveau te coördineren, of deze op dit niveau toe te wijzen, onverminderd de specifieke bepalingen inzake netten voor het goederenvervoer per spoor. De beginselen en criteria voor het toewijzen van capaciteit in het kader van deze samenwerking worden door de infrastructuurbeheerder bekendgemaakt in zijn netverklaring.

§ 2. Wanneer de Belgische spoorweginfrastructuurbeheerder het initiatief neemt voor deze samenwerking, meldt hij dit aan de Europese Commissie en nodigt hij haar als waarnemer uit. Hij maakt deze tevens op gepaste wijze bekend. Hij draagt er ook zorg voor dat het lidmaatschap, de werkwijzen van deze samenwerking en alle gehanteerde criteria voor de beoordeling en de toewijzing van infrastructuurcapaciteit openbaar worden gemaakt.

De infrastructuurbeheerder stuurt aan het

toezichhoudende orgaan de informatie met betrekking tot de opmaak van gemeenschappelijke beginselen en praktijken voor de toewijzing van infrastructuur en van de IT-toewijzingssystemen die noodzakelijk zijn voor de vervulling van zijn taken.

Hoofdstuk 5. – Retributies voor het gebruik van de infrastructuur

Afdeling 1. – Algemeenheden

Art. 47. § 1. De Koning bepaalt bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad de gepaste voorwaarden, met inbegrip van eventuele voorschotten, om ervoor te zorgen dat, onder normale zakelijke omstandigheden en over een redelijk tijdsverloop, uit de boeken van de spoorweginfrastructuurbeheerder ten minste een evenwicht blijkt tussen de inkomsten uit de retributies voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur, in voorkomend geval overschotten uit andere commerciële activiteiten en overheidsfinanciering, enerzijds, en tussen spoorweginfrastructuuruitgaven, anderzijds.

§ 2. De spoorweginfrastructuurbeheerder wordt met inachtneming van de eisen inzake veiligheid en de verbetering van de kwaliteit van de spoorweginfrastructuurdienst aangemoedigd om de kosten van de terbeschikkingstelling van spoorweginfrastructuur alsmede de hoogte van retributies voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur te verminderen.

§ 3. Ingeval de spoorweginfrastructuurbeheerder een autonoom overheidsbedrijf is, wordt de bepaling van § 2 verwezenlijkt via het beheerscontract met de Belgische staat. Ingeval de spoorweginfrastructuurbeheerder geen autonoom overheidsbedrijf is, stelt de Koning bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, de bepalingen met betrekking tot de uitvoering van § 2 vast.

Hoofdstuk 5. – Retributies voor het gebruik van de infrastructuur

Afdeling 1. – Algemeenheden

Art. 47. § 1. De Koning bepaalt bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad de gepaste maatregelen, met inbegrip van eventuele voorschotten, om ervoor te zorgen dat, onder normale zakelijke omstandigheden en over een redelijk tijdsverloop dat niet langer mag zijn dan vijf jaar, uit de winst-en-verliesrekening van de spoorweginfrastructuurbeheerder ten minste een evenwicht blijkt tussen de inkomsten uit de retributies voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur, overschotten uit andere commerciële activiteiten, niet-terugvorderbare inkomsten uit particuliere bronnen en overheidsfinanciering, waaronder begrepen voorschotten van de staat, indien van toepassing, enerzijds, en tussen spoorweginfrastructuuruitgaven, anderzijds.

§ 2. De spoorweginfrastructuurbeheerder wordt met inachtneming van de eisen inzake veiligheid en de verbetering van de kwaliteit van de spoorweginfrastructuurdienst aangemoedigd om de kosten van de terbeschikkingstelling van spoorweginfrastructuur alsmede de hoogte van retributies voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur te verminderen.

§ 3. De uitvoering van § 2 wordt verwezenlijkt via de overeenkomst, gesloten tussen de infrastructuurbeheerder en de Belgische staat, voor een duur van ten minste vijf jaar en die voldoet aan de in bijlage 25 genoemde beginselen en parameters.

De bepalingen van de in het eerste lid bedoelde overeenkomst en de structuur van de betalingen om de infrastructuurbeheerder te financieren, worden vooraf voor de gehele duur van de overeenkomst overeengekomen.

De kandidaten, en potentiële kandidaten, indien deze daarom verzoeken, worden vóór de ondertekening van de in het eerste lid bedoelde overeenkomst door de infrastructuurbeheerder geïnformeerd over de inhoud ervan en krijgen de

gelegenheid om vóór haar ondertekening hun standpunt daarover kenbaar te maken. De overeenkomst wordt binnen een maand na haar ondertekening bekendgemaakt.

De infrastructuurbeheerder zorgt ervoor dat het bepaalde in de overeenkomst overeenstemt met het bedrijfsplan bedoeld in hoofdstuk 2/1 van titel 3.

Art. 47/1. *De infrastructuurbeheerder legt een register aan en houdt dit bij, van zijn activa en van de door hem beheerde activa dat wordt gebruikt om de financieringsbehoeften voor vernieuwing of vervanging van deze activa te ramen. Dit register gaat vergezeld van gedetailleerde informatie over de uitgaven voor vernieuwing en verbetering van de infrastructuur.*

Art. 48. De spoorweginfrastructuurbeheerder stelt een methode voor de aanrekening van de kosten op. Deze methode en haar eventuele aanpassingen aan de beste internationale praktijk zijn onderworpen aan de goedkeuring van het toezichthoudende orgaan uiterlijk vóór het begin van de eerste dienstregeling ingaande na de inwerkingtreding van deze Spoorcodex..

Art. 48. De spoorweginfrastructuurbeheerder stelt een methode voor de aanrekening van de kosten op. Deze methode en haar eventuele aanpassingen aan de beste internationale praktijk zijn onderworpen aan de goedkeuring van het toezichthoudende orgaan uiterlijk vóór het begin van de eerste dienstregeling ingaande na de inwerkingtreding van deze Spoorcodex.

Art. 48/1. *Onderhandelingen tussen de kandidaten en een infrastructuurbeheerder betreffende de hoogte van retributies voor het gebruik van de infrastructuur worden in voorkomend geval slechts toegestaan wanneer zij plaats vinden onder toezicht van het toezichthoudende orgaan. Het toezichthoudende orgaan grijpt onmiddellijk in indien het waarschijnlijk is dat de onderhandelingen in strijd zijn met de bepalingen van deze Spoorcodex.*

Afdeling 2. – Beginselen van de toewijzing van de spoorweginfrastructuurcapaciteit

Afdeling 2. – Beginselen van de toewijzing van de spoorweginfrastructuurcapaciteit

Art. 49. De spoorweginfrastructuurbeheerder bepaalt en int de retributies voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur overeenkomstig deze Spoorcodex en zijn uitvoeringsbesluiten. Hij bestemt ze voor zijn bedrijfsactiviteiten.

Art. 49. § 1. De spoorweginfrastructuurbeheerder bepaalt en int, op een niet-discriminerende wijze, de retributies voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur overeenkomstig deze Spoorcodex en zijn uitvoeringsbesluiten. De exploitant van de dienstvoorziening bepaalt en int, op een niet-discriminerende wijze, de vergoeding voor het gebruik van de dienstvoorzieningen overeenkomstig deze Spoorcodex en zijn uitvoeringsbesluiten. Zij bestemmen ze om hun ondernemingen van middelen te voorzien.

§ 2. De infrastructuurbeheerder en de exploitant van de dienstvoorziening verstrekken aan het toezichthoudende orgaan alle nodige informatie over de opgelegde retributies en vergoedingen om deze laatste toe te laten zijn taken in het kader van de Spoorcodex te verrichten.

De Koning kan de nadere regels bepalen voor het verstrekken van deze informatie aan het toezichthoudende orgaan.

Art. 50. § 1. De retributies geheven voor het minimumtoegangspakket en voor de toegang via het spoor tot de voorzieningen bedoeld in punten 1 en 2 van de bijlage 1, zijn gelijk aan de rechtstreeks aan de spoorwegdienst toewijsbare kosten.

Art. 50. § 1. De retributies geheven voor het minimumtoegangspakket en voor de toegang via het spoor tot de dienstvoorzieningen, zijn gelijk aan de rechtstreeks aan de spoorwegdienst toewijsbare kosten.

De Koning kan de regels bepalen voor de berekening van de rechtstreeks aan de spoorwegdienst toewijsbare kosten.

De infrastructuurbeheerder kan beslissen om zich geleidelijk aan deze regels aan te passen, gedurende een periode van niet langer dan vier jaar na de inwerkingtreding van dit koninklijk besluit.

§ 2. De retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur kan een retributie omvatten voor het capaciteitsgebrek van een welbepaald segment van de spoorweginfrastructuur tijdens periodes van overbelasting.

§ 2. De retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur kan een retributie omvatten voor het capaciteitsgebrek van een welbepaald segment van de spoorweginfrastructuur tijdens periodes van overbelasting.

§ 3. De retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur kan worden gewijzigd om rekening te houden met de kosten van milieu-effecten van de treinexploitatie. Dergelijke wijziging waarbij rekening gehouden wordt met milieukosten waaruit een verhoging van de totale inkomsten van de spoorweginfrastructuurbeheerder resulteert, wordt echter uitsluitend toegestaan als deze bij concurrerende vervoersmodi van vergelijkbare omvang is. Bij ontstentenis van zo een vergelijkbaar heffingsniveau, mag dergelijke wijziging geen

§ 3. De retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur kan worden gewijzigd om rekening te houden met de kosten van milieueffecten van de treinexploitatie. Deze wijzigingen worden gedifferentieerd naar gelang de omvang van het veroorzaakte effect. Elke wijziging van de infrastructuurretributies om rekening te houden met de kosten van geluidshinder ondersteunt de uitrusting van goederenwagons met de vanuit economisch oogpunt meest haalbare geluidsarme remtechnologie.

De Koning kan de nadere regels voor de toepassing

gevolgen hebben voor de totale inkomsten van de spoorweginfrastructuurbeheerder.

§ 4. Om buitensporige schommelingen te voorkomen, mogen de retributies, bedoeld in §§ 1 tot 3, worden uitgedrukt als gemiddelden, berekend over een voldoende aantal in de punten 1 en 2 van bijlage 1 bedoelde spoorwegdiensten en perioden.

§ 5. In tegenstelling tot de retributie voor de toegang tot de diensten bedoeld in bijlage 1, punt 2, wordt de prijs van deze diensten zelf vastgesteld, rekening houdend met de concurrentiepositie van de spoorwegen.

Art. 51. Indien de aanvullende of ondersteunende diensten bedoeld in bijlage 1, punten 3 en 4, slechts door één leverancier worden aangeboden, moeten de voor dergelijke diensten geheven retributies gerelateerd zijn aan de kosten die nodig zijn om de diensten te verschaffen, berekend op basis van het werkelijke gebruiksniveau.

van retributies die overeenkomen met de kosten van geluidshinder bepalen.

De heffing voor milieukosten die resulteert in een verhoging van de totale inkomsten van de infrastructuurbeheerder, wordt echter uitsluitend toegestaan indien deze ook wordt toegepast op het goederenvervoer over de weg in overeenstemming met het recht van de Europese Unie. In voorkomend geval bepaalt de Koning voor welke doeleinden deze bijkomende inkomsten moeten worden gebruikt.

§ 4. Om buitensporige schommelingen te voorkomen, mogen de retributies, bedoeld in §§ 1 tot 3, worden uitgedrukt als gemiddelden, berekend over een voldoende aantal in de punten 1 en 2 van bijlage 1 bedoelde spoorwegdiensten en perioden. Niettemin dient de relatieve omvang van de retributies voor het gebruik van de infrastructuur te worden gerelateerd aan de kosten die aan de diensten moeten worden toegeschreven.

Art. 51. De vergoeding voor de toegang op het spoor binnen de in bijlage 1, punt 2, bedoelde dienstvoorzieningen en op de verlening van diensten in deze voorzieningen mogen in geen geval hoger liggen dan de kosten om de diensten te verrichten, vermeerderd met een redelijke winst.

Indien de aanvullende of ondersteunende diensten bedoeld in bijlage 1, punten 3 en 4, slechts door één leverancier worden aangeboden, mogen de voor dergelijke diensten geheven vergoedingen niet hoger zijn dan de kosten die nodig zijn om de diensten te verrichten vermeerderd met een redelijke winst.

Art. 52/1. De retributies voor het gebruik van de infrastructuur voor het gebruik van de in beschikking 2009/561/EG gespecificeerde spoorwegcorridors worden gedifferentieerd om een prikkel te geven om treinen uit te rusten met het ETCS dat voldoet aan de versie zoals door de Commissie is vastgesteld bij Beschikking 2008/386 en aan de volgende versies. Deze differentiatie leidt niet tot algemene veranderingen in de inkomsten voor de infrastructuurbeheerder.

Deze differentiatie van retributies voor het gebruik van infrastructuur is niet van toepassing op de in

beschikking 2009/561/EG gespecificeerde spoorlijnen waarop alleen verkeer is toegestaan met treinen die met het ETCS systeem zijn uitgerust.

De Koning kan beslissen om deze differentiatie uit te breiden tot spoorweglijnen die niet vermeld zijn in beschikking 2009/561/EG..

De Koning kan de nadere regels bepalen die dienen gevolgd te worden bij het toepassen van de differentiatie van de retributies voor het gebruik van de infrastructuur.

Dit artikel is niet van toepassing op treinen die niet met het ETCS systeem zijn uitgerust en die voor regionale reizigersvervoersdiensten worden gebruikt die vóór 1985 voor het eerste in gebruik zijn genomen.

Art. 53. *De spoorweginfrastructuurbeheerder moet altijd kunnen aantonen dat de retributies voor het daadwerkelijk gefactureerd gebruik van de spoorweginfrastructuur in overeenstemming zijn met de methode, de reglementering en de schalen opgenomen in de netverklaring.*

Art. 53. *De spoorweginfrastructuurbeheerder en de exploitant van de dienstvoorziening moeten altijd kunnen aantonen dat de retributies voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur en de vergoedingen voor de dienstvoorzieningen die daadwerkelijk gefactureerd worden in overeenstemming zijn met de methode, de reglementering en de schalen opgenomen in de netverklaring.*

In het kader van de heffing van milieukosten houdt de infrastructuurbeheerder de nodige informatie bij en garandeert de traceerbaarheid van de oorsprong van dezeretributies.

Art. 53/1. *De exploitant van de voorziening voor het leveren van de in bijlage 1, punten 2, 3 en 4, bedoelde diensten deelt aan de infrastructuurbeheerder de informatie betreffende hun vergoedingen mee, die in de netverklaring moeten worden opgenomen, of verwijst naar een internetsite waarop deze informatie kosteloos in elektronische vorm wordt aangeboden.*

Art. 54. *De spoorweginfrastructuurbeheerder kan een aangepaste retributie innen voor toegekende maar niet gebruikte capaciteit. Dit recht moedigt een doeltreffend gebruik van de capaciteit aan.*

Art. 54. *De infrastructuurbeheerder mag een passende retributie toepassen voor toegewezen maar niet-gebruikte capaciteit. Die retributie op niet-gebruikte capaciteit dient om een efficiënt capaciteitsgebruik aan te moedigen. Het toepassen van een dergelijk retributie voor kandidaten aan wie een treinpad is toegewezen, is verplicht indien zij regelmatig nalaten de toegewezen paden of delen daarvan te gebruiken. Voor de toepassing van deze retributie maakt de infrastructuurbeheerder in zijn netverklaring de criteria bekend voor het vaststellen van zulke nalatigheid van gebruik. Het toezichthoudende orgaan controleert deze criteria. Deze retributie wordt betaald door hetzij de*

Art. 55. § 1. De spoorweginfrastructuurbeheerder kan kandidaten een financiële waarborg opleggen om de betaling van de retributies zeker te stellen. Deze staat in verhouding tot de voorgenomen activiteiten.

§ 2. Deze waarborg is transparant en niet-discriminerend. Hij wordt in de netverklaring bekendgemaakt en de Europese Commissie wordt hiervan in kennis gesteld.

Afdeling 3. – Uitzonderingen op de beginselen voor tarifiering

Art. 56. § 1. In afwijking van afdeling 2 kan de Koning bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, besluiten tot een verhoging van de retributies voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur om de volledige dekking van de door de spoorweginfrastructuurbeheerder gemaakte kosten te verkrijgen.

De beslissing houdt inzonderheid rekening met de mogelijkheid van de spoorwegmarkt om deze verhogingen te dragen en met de mededinging in de vervoersector.

De beslissing sluit het gebruik van de spoorweginfrastructuur niet uit door marktsegmenten die op zijn minst de rechtstreeks uit de exploitatie van de spoorwegdiensten voortvloeiende kosten kunnen

kandidaat, hetzij de spoorwegonderneming die overeenkomstig artikel 27/1, is aangewezen. De infrastructuurbeheerder is te allen tijde in staat aan iedere belanghebbende mee te delen welke infrastructuurcapaciteit reeds is toegewezen aan de spoorwegondernemingen die daarvan gebruikmaken.

Art. 55. “§ 1. De infrastructuurbeheerder kan met betrekking tot kandidaten regels vaststellen om ervoor te zorgen dat aan zijn gewettigde verwachtingen ten aanzien van toekomstige inkomsten en het toekomstige gebruik van de infrastructuur wordt voldaan. Dergelijke regels moeten passend, transparant en niet-discriminerend zijn. Zij worden gespecificeerd in de netverklaring. De regels mogen slechts betrekking hebben op een financiële garantie, die een passend niveau, dat in verhouding staat tot het beoogde bedrijfsactiviteitsniveau van de kandidaat, niet mag overschrijden, en op de mogelijkheid om reglementaire offertes voor infrastructuurcapaciteit in te dienen.

§ 2. De Koning kan criteria bepalen die dienen te worden nageleefd voor de toepassing van dit artikel.

Afdeling 3. – Uitzonderingen op de beginselen voor tarifiering

Art. 56. § 1. In afwijking van afdeling 2 kan de Koning, zo de markt dit aankan, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, besluiten tot extra retributies voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur om de volledige dekking van de door de spoorweginfrastructuurbeheerder gemaakte kosten te verkrijgen, op basis van efficiënte, transparante en niet-discriminerende beginselen, waarbij een optimale concurrentiepositie van spoorwegmarktsegmenten wordt gewaarborgd. De heffingsregeling moet productiviteitsstijgingen die de spoorwegondernemingen hebben verwezenlijkt, respecteren.

Het in het eerste lid bedoelde besluit sluit het gebruik van spoorweginfrastructuren door marktsegmenten, die op zijn minst de rechtstreeks uit de exploitatie van de spoorwegdiensten voortvloeiende kosten kunnen dekken, niet uit, en ook niet een rendement indien de markt het toelaat.

dekken, en een rendement indien de markt het toelaat.

Voorafgaand aan het in eerste lid bedoelde besluit maakt de infrastructuurbeheerder een evaluatieverslag op over de relevantie van extra retributies voor bepaalde marktsegmenten, waarbij hij minstens rekening houdt met de in bijlage 24, punt 1, genoemde paren van beoordelingselementen en daaruit de relevante selecteert. De door de infrastructuurbeheerder vastgestelde lijst van marktsegmenten bevat ten minste de drie volgende segmenten:

goederenvervoersdiensten, reizigersvervoersdiensten in het kader van een openbare dienstcontract en overige reizigersvervoersdiensten.

De infrastructuurbeheerder kan de marktsegmenten verder onderverdelen naar goederensoort of reizigerscategorie..

Ook marktsegmenten waarin spoorwegondernemingen thans niet actief zijn, maar waarin tijdens de geldigheidsperiode van de heffingsregeling diensten zouden kunnen worden verleend, moeten worden vermeld. De infrastructuurbeheerder neemt voor deze marktsegmenten geen extra retributies in de heffingsregeling op.

De lijst van marktsegmenten wordt bekendgemaakt in de netverklaring en wordt minstens om de vijf jaar geëvalueerd. Het toezichthoudende orgaan beheert deze lijst in overeenstemming met artikel 62.

§ 2. De spoorweginfrastructuurbeheerder kan de verhogingen bedoeld in § 1 wijzigen na akkoord van de Ministerraad. De wijziging treedt pas in werking drie maanden na haar bekendmaking.

§ 2. Wanneer de essentiële onderdelen van de heffingsregeling, vastgesteld overeenkomstig paragraaf 1, eerste lid, gewijzigd zijn, worden deze wijzigingen bekend gemaakt ten minste drie maanden voor de uiterste termijn voor de bekendmaking van de netverklaring.

Art. 59. § 1. Onverminderd artikel 50, § 1, dient elke door de spoorweginfrastructuurbeheerder aan een spoorwegonderneming toegekende korting op de retributies voor een dienst, ongeacht dewelke, te voldoen aan de criteria van dit artikel.

Art. 59. § 1. Onverminderd artikel 50, § 1, dient elke door de spoorweginfrastructuurbeheerder aan een spoorwegonderneming toegekende korting op de retributies voor een dienst, ongeacht dewelke, te voldoen aan de criteria van dit artikel.

§ 2. Met uitzondering van § 3 blijven kortingen beperkt tot de werkelijke besparing op de administratieve kosten voor de spoorweginfrastructuurbeheerder. Bij het vaststellen van het bedrag van de korting mag geen rekening worden gehouden met kostenbesparingen die al in de geheven retributies zijn verrekend.

§ 2. Met uitzondering van § 3 blijven kortingen beperkt tot de werkelijke besparing op de administratieve kosten voor de spoorweginfrastructuurbeheerder. Bij het vaststellen van het bedrag van de korting mag geen rekening worden gehouden met kostenbesparingen die al in de geheven retributies zijn verrekend.

§ 3. De spoorweginfrastructuurbeheerder kan, voor

§ 3. De spoorweginfrastructuurbeheerder kan, voor

bepaalde verkeersstromen, regelingen invoeren die voor alle gebruikers van de spoorweginfrastructuur beschikbaar zijn en waarbij tijdelijke kortingen worden toegekend om de ontwikkeling van nieuwe spoorwegdiensten te bevorderen of kortingen waarmee het gebruik van sterk onderbenutte lijnen wordt gestimuleerd.

§ 4. Kortingen mogen uitsluitend betrekking hebben op retributies die voor een welbepaald spoorweginfrastructuursegment worden geheven.

§ 5. *Voor soortgelijke diensten gelden soortgelijke kortingsregelingen.*

Art. 60. § 1. De Koning kan bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad een in de tijd beperkte compensatieregeling treffen voor spoorweginfrastructuurgebruik binnen de grenzen bepaald in § 2. Het koninklijk besluit bevat de methode en de berekening voor de compensatie.

§ 2. Dit stelsel kan betrekking hebben op de kosten in verband met milieu, ongevallen en infrastructuur waarvan is aangetoond dat zij in concurrerende vervoersmodi niet worden aangerekend voor zover deze kosten de overeenkomstige kosten van het spoorwegverkeer overschrijden.

§ 3. Indien een operator die een compensatie ontvangt, een exclusief recht heeft, gaat de compensatie gepaard met vergelijkbare voordelen voor de andere gebruikers.

bepaalde verkeersstromen, regelingen invoeren die voor alle gebruikers van de spoorweginfrastructuur beschikbaar zijn en waarbij tijdelijke kortingen worden toegekend om de ontwikkeling van nieuwe spoorwegdiensten te bevorderen of kortingen waarmee het gebruik van sterk onderbenutte lijnen wordt gestimuleerd.

§ 4. Kortingen mogen uitsluitend betrekking hebben op retributies die voor een welbepaald spoorweginfrastructuursegment worden geheven.

§ 5. *Voor soortgelijke diensten gelden soortgelijke kortingsregelingen. De kortingsregelingen worden jegens alle spoorwegondernemingen op niet-discriminerende wijze toegepast.*

Art. 60. § 1. De Koning kan bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad een in de tijd beperkte compensatieregeling treffen voor *retributies voor het gebruik van de* spoorweginfrastructuurgebruik binnen de grenzen bepaald in § 2. Het koninklijk besluit bevat de methode en de berekening voor de compensatie.

§ 2. Dit stelsel kan betrekking hebben op de kosten in verband met milieu, ongevallen en infrastructuur waarvan is aangetoond dat zij in concurrerende vervoersmodi niet worden aangerekend voor zover deze kosten de overeenkomstige kosten van het spoorwegverkeer overschrijden.

§ 3. Indien een operator die een compensatie ontvangt, een exclusief recht heeft, gaat de compensatie gepaard met vergelijkbare voordelen voor de andere gebruikers.

Afdeling 4. – Samenwerking met andere spoorweginfrastructuurbeheerders

Art. 60/1. *De infrastructuurbeheerder werkt samen met en onderhandelt met de infrastructuurbeheerders van de andere lidstaten van de Europese Unie om de invoering van efficiënte heffingsregelingen mogelijk te maken alsook om de heffing te coördineren of om retributies te heffen voor de exploitatie van treindiensten die over meer spoorwegnetten binnen de Unie worden verricht. De infrastructuurbeheerder spant zich in het bijzonder in voor het waarborgen van een optimale concurrentiepositie van internationale spoorvervoersdiensten en voor het verzekeren van een efficiënt gebruik van de*

spoorwegnetten. Hiertoe ontwikkelt hij passende procedures, met inachtneming van de bepalingen van de richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte.

De infrastructuurbeheerder werkt samen met de infrastructuurbeheerders van andere lidstaten van de Europese Unie opdat de in artikel 56 bedoelde extra retributies en de in artikel 23 bedoelde prestatieregelingen op efficiënte wijze kunnen worden toegepast op verkeer dat gebruik maakt van meerdere spoorwegnetten binnen de Unie.

Hoofdstuk 6. – Toezichthoudende orgaan

Afdeling 2. – Opdrachten

Art. 62. § 1. Benevens de door de wet verleende opdrachten vervult het toezichthoudende orgaan de in dit artikel beschreven opdrachten.

§ 2. Teneinde zijn raadgevende opdracht te vervullen, doet het toezichthoudende orgaan het volgende :

1° het geeft gemotiveerd advies en doet voorstellen;
2° het voert, op eigen initiatief of op vraag van de minister, onderzoeken en studies uit met betrekking tot de spoorwegmarkt;

3° het verstrekt de minister de nodige inlichtingen om de regels op te stellen inzake de vergunningen, de tarifiering en de toewijzing van de infrastructuurcapaciteit;

4° het werkt samen met de toezichthoudende organen van de andere lidstaten van de Europese Unie, teneinde de besluitvormingsbeginselen in het geheel van de Unie te coördineren;

5° het geeft, voorafgaandelijk aan de sluiting of de wijziging van de vervoersovereenkomst bedoeld in artikel 8 van de wet van 30 augustus 2013 betreffende de hervorming van de Belgische spoorwegen, met redenen omkleed advies over zijn inhoud.

§ 3. Teneinde zijn controleopdracht te vervullen, doet het toezichthoudende orgaan het volgende :

1° het controleert de overeenstemming van de netverklaring met deze Spoorcodex en zijn uitvoeringsbesluiten;

2° het waakt erover dat de retributies in overeenstemming zijn met de bepalingen van deze

Hoofdstuk 6. – Toezichthoudende orgaan

Afdeling 2. – Opdrachten

Art. 62. § 1. Benevens de door de wet verleende opdrachten vervult het toezichthoudende orgaan de in dit artikel beschreven opdrachten.

§ 2. Teneinde zijn raadgevende opdracht te vervullen, doet het toezichthoudende orgaan het volgende :

1° het geeft gemotiveerd advies en doet voorstellen;
2° het voert, op eigen initiatief of op vraag van de minister, onderzoeken en studies uit met betrekking tot de spoorwegmarkt;

3° het verstrekt de minister de nodige inlichtingen om de regels op te stellen inzake de vergunningen, de tarifiering en de toewijzing van de infrastructuurcapaciteit;

4° het werkt samen met de toezichthoudende organen van de andere lidstaten van de Europese Unie, teneinde de besluitvormingsbeginselen in het geheel van de Unie te coördineren;

5° het geeft, voorafgaandelijk aan de sluiting of de wijziging van de vervoersovereenkomst bedoeld in artikel 8 van de wet van 30 augustus 2013 betreffende de hervorming van de Belgische spoorwegen, met redenen omkleed advies over zijn inhoud.

§ 3. Teneinde zijn controleopdracht te vervullen, doet het toezichthoudende orgaan het volgende :

1° het controleert de overeenstemming van de voorlopige en de definitieve versie van de netverklaring met deze Spoorcodex en zijn uitvoeringsbesluiten ;

2° het waakt erover dat de retributies in overeenstemming zijn met de bepalingen van deze

Spoorcodex, van zijn uitvoeringsbesluiten en de netverklaring en op een niet-discriminerende wijze worden toegepast;

3° het waakt erover dat de toewijzing van de infrastructuurcapaciteit overeenstemt met de bepalingen van deze wet, van haar uitvoeringsbesluiten en van de netverklaring;

4° zonder afbreuk te doen aan de wet op de bescherming van de economische mededinging gecoördineerd op 15 september 2006, houdt het toezicht op de mededinging op de markt voor spoorwegvervoerdiensten, met inbegrip van de markt van het vrachtvervoer;

5° het bepaalt, naar aanleiding van een verzoek van de minister, de minister die een in een openbare dienstcontract beschreven reizigersvervoerdienst per spoor heeft gegund of de belanghebbende spoorwegondernemingen, of een reizigersvervoerdienst in hoofdzaak bedoeld is om reizigers tussen twee stations in verschillende lidstaten te vervoeren;

6° het controleert de naleving van artikel 4;

7° het stelt op verzoek van de minister bevoegd voor Overheidsbedrijven een jaarlijkse audit op over de uitvoering van de vervoersovereenkomst bedoeld in artikel 8 van de wet van 30 augustus 2013 betreffende de hervorming van de Belgische spoorwegen;

8° het stelt in opdracht van de minister bevoegd voor de regulering van het spoorvervoer een jaarlijkse audit op over de uitvoering van de door de infrastructuurbeheerder aangewende registratiemethode van de storingen, bedoeld in artikel 31/2 van het koninklijk besluit van 9 december 2004 betreffende de verdeling van de spoorweginfrastructuurcapaciteiten en de retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur;

9° het houdt toezicht op de naleving van de niet-discriminerende regels bedoeld in artikel 10 van de wet van 30 augustus 2013 betreffende de hervorming van de Belgische spoorwegen;

10° het controleert of de uitoefening van de eeuwigdurende erfdienstbaarheid bedoeld in artikel 156quater, § 1, van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven het recht van toegang bedoeld in artikel 9/1 van de Spoorcodex niet

Spoorcodex, van zijn uitvoeringsbesluiten en de netverklaring en op een niet-discriminerende wijze worden toegepast;

3° het waakt erover dat de toewijzing van de infrastructuurcapaciteit overeenstemt met de bepalingen van deze wet, van haar uitvoeringsbesluiten en van de netverklaring;

4° zonder afbreuk te doen aan de wet op de bescherming van de economische mededinging gecoördineerd op 15 september 2006, houdt het toezicht op de mededinging op de markt voor spoorwegvervoerdiensten, met inbegrip van de markt van het vrachtvervoer;

5° het bepaalt, naar aanleiding van een verzoek van de minister, de minister die een in een openbare dienstcontract beschreven reizigersvervoerdienst per spoor heeft gegund of de belanghebbende spoorwegondernemingen, of een reizigersvervoerdienst in hoofdzaak bedoeld is om reizigers tussen twee stations in verschillende lidstaten te vervoeren. *De Koning kan de procedure en de criteria bepalen die tijdens het onderzoek moeten worden nageleefd;*

6° het controleert de naleving van artikel 4;

7° het stelt op verzoek van de minister bevoegd voor Overheidsbedrijven een jaarlijkse audit op over de uitvoering van de vervoersovereenkomst bedoeld in artikel 8 van de wet van 30 augustus 2013 betreffende de hervorming van de Belgische spoorwegen;

8° het stelt in opdracht van de minister bevoegd voor de regulering van het spoorvervoer een jaarlijkse audit op over de uitvoering van de door de infrastructuurbeheerder aangewende registratiemethode van de storingen, bedoeld in artikel 31/2 van het koninklijk besluit van 9 december 2004 betreffende de verdeling van de spoorweginfrastructuurcapaciteiten en de retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur;

9° het controleert de toegang tot de diensten en hun heffingen overeenkomstig artikel 9;

10° het controleert of de uitoefening van de eeuwigdurende erfdienstbaarheid bedoeld in artikel 156quater, § 1, van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, het recht van toegang bedoeld in artikel 9 van de Spoorcodex niet in het gedrang

in het gedrang brengt.

§ 4. Teneinde zijn opdracht inzake het administratief afhandelen van geschillen te vervullen, neemt het toezichthoudende orgaan een beslissing :

1° binnen de tien werkdagen, inzake de geschillen over de toewijzing van de spoorweginfrastructuurcapaciteit, op verzoek van de spoorweginfrastructuurbeheerder of van een kandidaat en dit zonder afbreuk te doen aan de bestaande beroepsmogelijkheden;

2° binnen de dertig werkdagen, over de uitvoering van de vervoersovereenkomst bedoeld in artikel 8 van de wet van 30 augustus 2013 betreffende de hervorming van de Belgische spoorwegen op verzoek van de infrastructuurbeheerder of de spoorwegonderneming.

De Koning bepaalt de nadere regels voor deze geschillenbehandeling.

§ 5. Teneinde zijn opdracht inzake de behandeling van klachten te vervullen, kunnen bij het toezichthoudende orgaan schriftelijke klachten worden ingediend door middel van aangetekende zendingen vanwege spoorwegondernemingen, kandidaten en de spoorweginfrastructuurbeheerder wanneer zij denken het slachtoffer te zijn van een oneerlijke behandeling, van een discriminatie of van

brengt.

Onverminderd de bevoegdheden van de nationale mededingingsautoriteiten om de concurrentie op de markt voor spoorwegdiensten te garanderen, heeft het toezichthoudende orgaan de bevoegdheid toezicht te houden op de toestand van de concurrentie op de markt voor spoorwegdiensten en controleert zij in het bijzonder uit eigen beweging lid 1, punten 1° tot en met 10°, teneinde discriminatie van de kandidaten te voorkomen. Zij gaat met name na of de netverklaringen discriminerende bepalingen bevatten en of deze beslissingsbevoegdheden voor de infrastructuurbeheerder scheppen die kunnen worden gebruikt om de kandidaten te discrimineren.

§ 4. Teneinde zijn opdracht inzake het administratief afhandelen van geschillen te vervullen, neemt het toezichthoudende orgaan een beslissing :

1° binnen de tien werkdagen, inzake de geschillen over de toewijzing van de spoorweginfrastructuurcapaciteit, op verzoek van de spoorweginfrastructuurbeheerder of van een kandidaat en dit zonder afbreuk te doen aan de bestaande beroepsmogelijkheden;

2° binnen de dertig werkdagen, over de uitvoering van de vervoersovereenkomst bedoeld in artikel 8 van de wet van 30 augustus 2013 betreffende de hervorming van de Belgische spoorwegen op verzoek van de infrastructuurbeheerder of de spoorwegonderneming;

3° binnen tien werkdagen, de geschillen in verband met de prestatieregeling, onverminderd de bestaande beroepsprocedures, op vraag van de infrastructuurbeheerder of een spoorwegonderneming.

De Koning bepaalt de nadere regels voor deze geschillenbehandeling.

Deze nadere regels worden bovendien opgenomen in de netverklaring.

§ 5. Teneinde zijn opdracht inzake de behandeling van klachten te vervullen, kunnen bij het toezichthoudende orgaan schriftelijke klachten worden ingediend door middel van aangetekende zendingen door elke kandidaat, met name om beroep in te stellen tegen beslissingen van de infrastructuurbeheerder of, indien van toepassing, de spoorwegonderneming of de exploitant van een

elk ander nadeel met betrekking tot :

1° de netverklaring of de criteria die erin zijn opgenomen;

2° de toewijzingsprocedure voor infrastructuurcapaciteit en haar resultaten;

3° het tarifieringssysteem, de hoogte of de structuur van retributies voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur;

4° de in de artikelen 5, 6, 7, 1° en 3°, 8 en 9 opgenomen bepalingen inzake toegang tot de spoorweginfrastructuur;

5° de in artikel 9/1 opgenomen bepalingen inzake toegang tot de dienstvoorzieningen;

6° de uitoefening van de eeuwigdurende erfdiensbaarheid bedoeld in artikel 156quater, § 1, van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven.

Het administratief beroep schorst de aangevochten beslissing niet, behoudens andersluidende, gemotiveerde beslissing van het toezichthoudende orgaan op verzoek van de klagende partij.

§ 6. Het toezichthoudende orgaan beslist over de betwistingen die eraan worden voorgelegd door de spoorweginfrastructuurbeheerder over de toekenning van het aantal minuten vertraging in het raam van de prestatieregeling, bedoeld in artikel 23, vijfde lid.

Afdeling 3. – Bevoegdheden

Art. 63. § 1. In uitvoering van zijn raadgevende opdracht, geeft het toezichthoudende orgaan advies.

§ 2. In uitvoering van zijn opdracht inzake de administratieve afhandeling van geschillen neemt het toezichthoudende orgaan met redenen omklede individuele beslissingen.

§ 3. *[In uitvoering van zijn opdracht inzake controle en administratief beroep, neemt het toezichthoudende orgaan elke maatregel die nodig is, met inbegrip van bewarende maatregelen en bestuurlijke boetes, om een einde te stellen aan de inbreuken op de netverklaring, de toewijzing van de capaciteit, de*

dienstvoorziening wanneer hij denkt het slachtoffer te zijn van een oneerlijke behandeling, van een discriminatie of van elk ander nadeel met betrekking tot :

1° de voorlopige en de definitieve versie van de netverklaring of de criteria die erin zijn opgenomen;

2° de toewijzingsprocedure voor infrastructuurcapaciteit en haar resultaten en de verplichtingen die daaruit voortvloeien;

3° de heffingsregeling, met inbegrip van de prestatieregeling bedoeld in artikel 23, derde lid, de hoogte of de structuur van retributies voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur en de verplichtingen die daaruit voortvloeien;

4° de in de artikelen 5, 6, 7, 1° en 3°, 8 en 9 opgenomen bepalingen inzake toegang tot de spoorweginfrastructuur;

5° de in artikel 9 opgenomen bepalingen inzake toegang tot de dienstvoorzieningen;

6° de uitoefening van de eeuwigdurende erfdiensbaarheid bedoeld in artikel 156 quater, § 1, van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven.

Het administratief beroep schorst de aangevochten beslissing niet, behoudens andersluidende, gemotiveerde beslissing van het toezichthoudende orgaan op verzoek van de klagende partij.

§ 6. Het toezichthoudende orgaan beslist over de betwistingen die eraan worden voorgelegd door de spoorweginfrastructuurbeheerder over de toekenning van het aantal minuten vertraging in het raam van de prestatieregeling, bedoeld in artikel 23, vijfde lid.

Afdeling 3. – Bevoegdheden

Art. 63. § 1. In uitvoering van zijn raadgevende opdracht, geeft het toezichthoudende orgaan advies.

§ 2. In uitvoering van zijn opdracht inzake de administratieve afhandeling van geschillen neemt het toezichthoudende orgaan met redenen omklede individuele beslissingen.

§ 3. *In uitvoering van zijn opdracht inzake controle en administratief beroep, neemt het toezichthoudende orgaan elke maatregel die nodig is, met inbegrip van bewarende maatregelen en bestuurlijke boetes, om een einde te stellen aan de inbreuken op de netverklaring, de toewijzing van de capaciteit, de*

tarifiering van de infrastructuur en de bepalingen inzake toegang overeenkomstig de artikelen 64 en 65, en onder meer inzake toegang tot dienstvoorzieningen overeenkomstig artikel 9/1.

heffingen voor het gebruik van infrastructuur en de bepalingen inzake toegang overeenkomstig de artikelen 64 en 65, en onder meer inzake toegang tot dienstvoorzieningen overeenkomstig artikel 9.

Indien beroep wordt ingesteld tegen een weigering capaciteit te verlenen, of tegen de voorwaarden van een capaciteitsaanbod, beslist het toezichthoudende orgaan ofwel dat er geen wijziging van de beslissing van de infrastructuurbeheerder nodig is, ofwel dat de betwiste beslissing overeenkomstig haar beslissing wordt gewijzigd.

§ 4. Het toezichthoudende orgaan heeft de bevoegdheid om audits uit te voeren of externe audits te laten uitvoeren bij een infrastructuurbeheerder, exploitanten van dienstvoorzieningen en, zo nodig, spoorwegondernemingen om de naleving van de in artikel 4 voorgeschreven boekhoudkundige scheiding te controleren. In dit verband kan het toezichthoudende orgaan om alle relevante informatie verzoeken. Het toezichthoudende orgaan heeft in het bijzonder de bevoegdheid om infrastructuurbeheerders, exploitanten van dienstvoorzieningen en alle ondernemingen of andere entiteiten die verschillende typen spoorvervoer of infrastructuurbeheer uitvoeren of integreren als bedoeld in artikel 4, § 1, en in artikel 9, te verzoeken om alle in bijlage 26 genoemde boekhoudkundige informatie of een gedeelte daarvan te verstrekken, in voldoende mate gedetailleerd, overeenkomstig hetgeen als noodzakelijk en evenredig wordt geacht. Onverminderd de bestaande bevoegdheden van de autoriteiten die bevoegd zijn voor gevallen van staatssteun, mag het toezichthoudende orgaan aan de hand van de boekhouding ook conclusies trekken inzake gevallen van staatssteun, en deelt zij die gevallen zo nodig mee aan deze autoriteiten.

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

De boete kan worden berekend op grond van een dagelijks bedrag.
Onverminderd het recht de zaak aanhangig te maken bij de bevoegde rechter, kan de invordering van de

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

De boete kan worden berekend op grond van een dagelijks bedrag.

administratieve boetes gebeuren bij dwangmaatregel door toedoen van de administratie van de btw, de registratie en de domeinen.

De boete wordt door de administratie van de belasting over de toegevoegde waarde, de registratie en de domeinen gestort aan de Schatkist. Elk jaar op 1 januari, worden deze bedragen aangepast aan de gezondheidsindex volgens de volgende formule: het basisbedrag, vermenigvuldigd met de nieuwe index en gedeeld door de oorspronkelijke index.

De nieuwe index is de gezondheidsindex van de maand november van het jaar voorafgaand aan het jaar waarin de bedragen overeenkomstig het vierde lid worden aangepast. De oorspronkelijke index is de gezondheidsindex van november 2013. Het bekomen resultaat wordt afgerond naar de hogere euro indien het deel in decimalen groter of gelijk is aan vijftig cent. De afronding gebeurt naar de lagere euro indien dit deel kleiner is dan vijftig cent.

De verjaringstermijn voor invordering van de bestuurlijke boete wordt vastgesteld op drie jaar vanaf de dag waarop de feiten gepleegd zijn. De bevoegdheid tot invordering van de bestuurlijke boete verjaart na twee jaar vanaf de laatste dag waarop de overtreder diende te betalen.

Indien de overtreder de bestuurlijke boete te laat betaalt, wordt het bedrag van rechtswege verhoogd met de wettelijke rentevoet, met een minimum van vijf procent van het bedrag van de bestuurlijke boete.

Art. 65. *Het toezichthoudende orgaan beslist in de gevallen bedoeld in artikel 63, § 3, door middel van een met redenen omklede beslissing, na de betrokken partijen te hebben gehoord, binnen twee maanden na ontvangst van alle inlichtingen, behoudens andersluidende wettelijke bepaling.*

Art. 65. *Het toezichthoudende orgaan beslist in de gevallen bedoeld in artikel 63, § 3 na de betrokken partijen te hebben gehoord, binnen zes weken na ontvangst van alle relevante inlichtingen. Het toezichthoudende orgaan neemt klachten in behandeling en vraagt relevante informatie op en treedt in overleg met alle betrokken partijen binnen een maand vanaf de ontvangst van de klacht. De Koning bepaalt de nadere regels voor de procedure in de gevallen bedoeld in artikel 63, § 3.*

Bij zijn beslissingen houdt hij onder meer rekening met :

- 1° de naleving van de van toepassing zijnde wetten en reglementeringen;
- 2° het gelijkheidsbeginsel inzake toegang tot de spoorwegcapaciteit;
- 3° de noodzaak om de integriteit van het Belgische spoorwegnetwerk en de interoperabiliteit met de spoorwegdiensten van de andere Staten te behouden;

Bij zijn beslissingen houdt hij onder meer rekening met :

- 1° de naleving van de van toepassing zijnde wetten en reglementeringen;
- 2° het gelijkheidsbeginsel inzake toegang tot de spoorwegcapaciteit;
- 3° de noodzaak om de integriteit van het Belgische spoorwegnet en de interoperabiliteit met de spoorwegdiensten van de andere Staten te behouden;
- 4° de aard van de aanvraag ten overstaan van de

4° de aard van de aanvraag ten overstaan van de beschikbare middelen om eraan te voldoen.

Hij kan elk nuttig onderzoek doen of laten uitvoeren en zo nodig deskundigen aanwijzen en getuigen horen.

Het toezichthoudende orgaan deelt zijn beslissingen aan de partijen mee en maakt ze bekend binnen 15 dagen na de uitspraak. Deze beslissingen zijn bindend voor alle betrokken partijen.

Zij worden op papier en in elektronische vorm bekendgemaakt.

beschikbare middelen om eraan te voldoen.

Hij kan elk nuttig onderzoek doen of laten uitvoeren en zo nodig deskundigen aanwijzen en getuigen horen.

Het toezichthoudende orgaan deelt zijn beslissingen aan de partijen mee en maakt ze bekend binnen 15 dagen na de uitspraak. Deze beslissingen zijn bindend voor alle betrokken partijen.

Zij worden op papier en in elektronische vorm bekendgemaakt.

Afdeling 3/1. Samenwerking met andere organen, overleg en aanvraag van informatie

Art. 66/1. *Het toezichthoudende orgaan werkt nauw samen met de veiligheidsinstantie en met de vergunningverlenende autoriteit.*

Deze organen ontwikkelen een gemeenschappelijk kader voor samenwerking en informatie-uitwisseling dat erop is gericht nadelige effecten voor de concurrentie of de veiligheid in de spoorwegsector te voorkomen. Dit kader voorziet onder meer in een mechanisme voor het verstrekken van aanbevelingen door het toezichthoudende orgaan aan de veiligheidsinstantie en aan de vergunningverlenende autoriteit over kwesties die van invloed kunnen zijn op de concurrentie op de spoorwegmarkt voor spoorwegdiensten, evenals in een mechanisme voor het verstrekken van aanbevelingen door de veiligheidsinstantie aan het toezichthoudende orgaan en de instantie die verantwoordelijk is voor het verlenen van vergunningen over kwesties die van invloed kunnen zijn op de veiligheid. Onverminderd de onafhankelijkheid van elk van de instanties in de uitoefening van hun respectieve bevoegdheden bestuderen de betreffende instanties deze aanbevelingen alvorens besluiten te nemen. Indien de desbetreffende instantie besluit van deze aanbevelingen af te wijken, vermeldt zij de redenen daarvoor in haar besluiten.

Art. 66/2. *Het toezichthoudende orgaan raadpleegt regelmatig en ten minste om de twee jaar de vertegenwoordigers van de gebruikers van spoorvervoersdiensten voor goederen en reizigers, teneinde rekening te houden met hun standpunten ten aanzien van de spoorwegmarkt.*

Art. 66/3. § 1. *Het toezichthoudende orgaan is bevoegd om nuttige informatie op te vragen bij de*

infrastructuurbeheerder, de kandidaten en elke andere belanghebbende partij.

Deze informatie wordt verstrekt binnen een redelijke, door het toezichthoudende orgaan vastgestelde termijn van ten hoogste een maand, tenzij het toezichthoudende orgaan in uitzonderlijke gevallen instemt met en toestemming verleent voor een verlenging met ten hoogste twee weken.

De aan het toezichthoudende orgaan te verstrekken informatie omvat alle informatie waarom het toezichthoudende orgaan verzoekt in het kader van haar functies als beroepsinstantie en toezichthoudster op de mededinging op de markten voor spoorwegdiensten. Dit omvat informatie die nodig is voor statistische en marktwoarnemingsdoeleinden.

§ 2. Het feit dat de infrastructuurbeheerder, de kandidaten of elke andere belanghebbende partij, geen gevolg geven aan het verzoek om informatie van het toezichthoudende orgaan, binnen door deze laatste bepaald termijn, is een inbreuk dat bestraft wordt met een bestuurlijke boete op forfaitaire basis of per dag.

De boete mag per kalenderdag niet lager zijn dan 1.000 euro en niet hoger dan 2.000 euro, noch in totaal hoger zijn dan 60.000 euro.

De boete wordt door de administratie van de belasting over de toegevoegde waarde, de registratie en de domeinen gestort aan de Schatkist. Elk jaar op 1 januari, worden deze bedragen aangepast aan de gezondheidsindex volgens de volgende formule: het basisbedrag, vermenigvuldigd met de nieuwe index en gedeeld door de oorspronkelijke index.

De nieuwe index is de gezondheidsindex van de maand november van het jaar voorafgaand aan het jaar waarin de bedragen overeenkomstig het vierde lid worden aangepast. De oorspronkelijke index is de gezondheidsindex van november 2013. Het bekomen resultaat wordt afgerond naar de hogere euro indien het deel in decimalen groter of gelijk is aan vijftig cent. De afronding gebeurt naar de lagere euro indien dit deel kleiner is dan vijftig cent.

De verjaringstermijn voor invordering van de bestuurlijke boete wordt vastgesteld op drie jaar vanaf de dag waarop de feiten gepleegd zijn. De bevoegdheid tot invordering van de bestuurlijke boete verjaart na twee jaar vanaf de laatste dag waarop de overtreder diende te betalen.

Indien de overtreder de bestuurlijke boete te laat betaalt, wordt het bedrag van rechtswege verhoogd met de wettelijke rentevoet, met een minimum van vijf procent van het bedrag van de bestuurlijke boete.

Art. 66/4. § 1. Het toezichthoudende orgaan wisselt met toezichthoudende organen van andere lidstaten van de Europese Unie informatie uit over zijn werk en zijn besluitvormingsbeginselen en -praktijk en wisselt, in het bijzonder, informatie uit over de hoofdpunten van zijn procedures en over de problemen met de interpretatie van omgezet spoorwegrecht van de Unie. Hij werkt samen met toezichthoudende organen van andere lidstaten van de Europese Unie met als doel de besluitvorming binnen de gehele Unie te coördineren. Daartoe neemt hij deel aan en werkt hij samen in een net dat de toezichthoudende organen van lidstaten verenigt.

§ 2. Het toezichthoudende orgaan werkt nauw samen met de toezichthoudende organen van andere lidstaten, onder meer door middel van werkafspraken, om elkaar wederzijdse bijstand te verlenen bij de taken inzake markttoezicht, klachtenbehandeling en onderzoeken.

§ 3. Bij een klacht of een onderzoek uit eigen beweging inzake toegang of heffing betreffende een internationaal treinpad, alsmede in het kader van het toezicht op de concurrentie op de markt voor internationale spoorvervoersdiensten, raadpleegt het toezichthoudende orgaan de toezichthoudende organen van alle andere lidstaten waardoor het internationale treinpad loopt en, in voorkomend geval, de Europese Commissie, en verzoekt hij hen om de nodige informatie alvorens een beslissing te nemen.

§ 4. Indien hij geraadpleegd wordt door een toezichthoudend orgaan van een andere lidstaat, verstrekt hij alle informatie die hij zelf krachtens deze Spoorcodex mag vragen. Deze informatie mag alleen worden gebruikt voor de behandeling van de klacht of het onderzoek bedoeld in § 3.

§ 5. Wanneer het toezichthoudende orgaan een klacht ontvangt of uit eigen beweging een onderzoek voert, deelt hij de relevante informatie mee aan het bevoegde toezichthoudende orgaan, zodat deze laatste maatregelen kan treffen ten aanzien van de betrokken partijen.

§ 6. Elke vertegenwoordiger van infrastructuurbeheerders betrokken overeenkomstig artikel 45 verstrekt onverwijld alle informatie die voor de behandeling van de klacht of het onderzoek

als bedoeld in paragraaf 3 worden gevraagd door het toezichthoudende orgaan van de lidstaat waar de betrokken vertegenwoordiger is gevestigd. Het toezichthoudende orgaan heeft het recht om de informatie betreffende het betrokken internationale treinpad mee te delen aan de in paragraaf 3 bedoelde toezichthoudende organen.

§ 7. Op verzoek van een toezichthoudend orgaan kan de Europese Commissie deelnemen aan de in de paragrafen 2 tot en met 6 genoemde werkzaamheden teneinde de in die paragrafen omschreven samenwerking tussen de toezichthoudende organen te vergemakkelijken.

§ 8. Het toezichthoudende orgaan ontwikkelt gemeenschappelijke beginselen en praktijken voor de besluitvorming waarvoor zij krachtens deze richtlijn bevoegd is.

§ 9. Het toezichthoudende orgaan beoordeelt de beslissingen en praktijken in het kader van de in artikel 60/1 en artikel 45, bedoelde samenwerking tussen de infrastructuurbeheerders die de bepalingen van deze Codex ten uitvoer leggen of, in het algemeen, het internationale spoorvervoer vergemakkelijken.

Titel 4. – Exploitatieveiligheid van de spoorweginfrastructuur

Hoofdstuk 1. – Veiligheidsvoorschriften

Art. 70. § 1. In geval van uiterste hoogdringendheid of gevaar voor de veiligheid van de spoorweginfrastructuur of het gebruik ervan, neemt de spoorweginfrastructuurbeheerder urgentiemaatregelen die kunnen afwijken van de veiligheidsvoorschriften. Hij deelt ze onmiddellijk en uiterlijk de volgende werkdag mee aan de veiligheidsinstantie. Deze maatregelen zijn onmiddellijk van toepassing. De spoorweginfrastructuurbeheerder deelt deze urgentiemaatregelen onmiddellijk mee aan alle spoorwegondernemingen die op het *netwerk* rijden. Deze maatregelen zijn ten hoogste drie maanden geldig, behoudens een andersluidende beslissing van de veiligheidsinstantie.

§ 2. Wanneer de spoorweginfrastructuurbeheerder vaststelt dat het gebruikte materieel de veiligheid van het spoorwegverkeer in gevaar brengt, neemt hij de

Titel 4. – Exploitatieveiligheid van de spoorweginfrastructuur

Hoofdstuk 1 – Veiligheidsvoorschriften

Art. 70. § 1. In geval van uiterste hoogdringendheid of gevaar voor de veiligheid van de spoorweginfrastructuur of het gebruik ervan, neemt de spoorweginfrastructuurbeheerder urgentiemaatregelen die kunnen afwijken van de veiligheidsvoorschriften. Hij deelt ze onmiddellijk en uiterlijk de volgende werkdag mee aan de veiligheidsinstantie. Deze maatregelen zijn onmiddellijk van toepassing. De spoorweginfrastructuurbeheerder deelt deze urgentiemaatregelen onmiddellijk mee aan alle spoorwegondernemingen die op het *net* rijden. Deze maatregelen zijn ten hoogste drie maanden geldig, behoudens een andersluidende beslissing van de veiligheidsinstantie.

§ 2. Wanneer de spoorweginfrastructuurbeheerder vaststelt dat het gebruikte materieel de veiligheid van het spoorwegverkeer in gevaar brengt, neemt hij de

nodige maatregelen met inbegrip van het verbieden van hun verkeer.

§ 3. Wanneer de spoorweginfrastructuurbeheerder vaststelt dat het veiligheidspersoneel de veiligheid van het spoorwegverkeer in gevaar brengt, neemt hij de nodige maatregelen met inbegrip van de preventieve schorsing van de veiligheidsfuncties. De praktische modaliteiten verbonden aan de preventieve schorsing van de veiligheidsfuncties worden bepaald door de Koning.

§ 4. Wanneer de spoorweginfrastructuurbeheerder de maatregelen neemt bedoeld in §§ 2 en 3, brengt hij onmiddellijk, en uiterlijk de volgende werkdag, de veiligheidsinstantie op de hoogte.

§ 5. Teneinde de vaststellingen bedoeld in §§ 2 en 3 te doen, kan de spoorweginfrastructuurbeheerder : 1° de identiteit en de documenten die de certificering van het veiligheidspersoneel attesteren, controleren; 2° de staat van het rollend materieel controleren en dit betreden.

De Koning bepaalt het model van legitimatiekaart die voorgelegd wordt bij deze controles.

§ 6. De veiligheidsinstantie kan bij een met redenen omklede beslissing, opleggen aan de spoorweginfrastructuurbeheerder dat hij de toekomstige gevolgen van de maatregel, genomen overeenkomstig § 2, opheft of dat hij deze maatregel *moduleert*, indien zij meent dat deze niet aangepast en/of duidelijk buiten verhouding is.

Hoofdstuk 3. – Veiligheidsbeheersystemen

Art. 93. § 1. Ingeval van een ernstig ongeval stelt de spoorweginfrastructuurbeheerder onmiddellijk het onderzoeksorgaan, de minister, de veiligheidsinstantie en gerechtelijke instanties op de hoogte.

Daarnaast verzenden de spoorweginfrastructuurbeheerder, de spoorwegonderneming en, in voorkomend geval, de veiligheidsinstantie, aan het onderzoeksorgaan onmiddellijk de informatie over het zich voordoen van een voorval beschreven in bijlage 7.

De wijze waarop de informatie, bedoeld in het eerste en tweede lid, aan het onderzoeksorgaan wordt meegedeeld, wordt door haar bepaald en wordt bekendgemaakt.

nodige maatregelen met inbegrip van het verbieden van hun verkeer.

§ 3. Wanneer de spoorweginfrastructuurbeheerder vaststelt dat het veiligheidspersoneel de veiligheid van het spoorwegverkeer in gevaar brengt, neemt hij de nodige maatregelen met inbegrip van de preventieve schorsing van de veiligheidsfuncties. De praktische modaliteiten verbonden aan de preventieve schorsing van de veiligheidsfuncties worden bepaald door de Koning.

§ 4. Wanneer de spoorweginfrastructuurbeheerder de maatregelen neemt bedoeld in §§ 2 en 3, brengt hij onmiddellijk, en uiterlijk de volgende werkdag, de veiligheidsinstantie op de hoogte.

§ 5. Teneinde de vaststellingen bedoeld in §§ 2 en 3 te doen, kan de spoorweginfrastructuurbeheerder : 1° de identiteit en de documenten die de certificering van het veiligheidspersoneel attesteren, controleren; 2° de staat van het rollend materieel controleren en dit betreden.

De Koning bepaalt het model van legitimatiekaart die voorgelegd wordt bij deze controles.

§ 6. De veiligheidsinstantie kan bij een met redenen omklede beslissing, opleggen aan de spoorweginfrastructuurbeheerder dat hij de toekomstige gevolgen van de maatregel, genomen overeenkomstig § 2, opheft of dat hij deze maatregel *aangepast*, indien zij meent dat deze niet aangepast en/of duidelijk buiten verhouding is.

Hoofdstuk 3. – Veiligheidsbeheersystemen

Art. 93. § 1. Ingeval van een ernstig ongeval stelt de spoorweginfrastructuurbeheerder onmiddellijk het onderzoeksorgaan, de minister, de veiligheidsinstantie en gerechtelijke instanties op de hoogte.

Daarnaast verzenden de spoorweginfrastructuurbeheerder, de spoorwegonderneming en, in voorkomend geval, de veiligheidsinstantie, aan het onderzoeksorgaan onmiddellijk de informatie over het zich voordoen van een voorval beschreven in bijlage 7.

De wijze waarop de informatie, bedoeld in het eerste en tweede lid, aan het onderzoeksorgaan wordt meegedeeld, wordt door haar bepaald en wordt bekendgemaakt.

§ 2. De spoorweginfrastructuurbeheerder stuurt dagelijks aan het onderzoeksorgaan, op door deze laatste bepaalde wijze, het relaas van alle gebeurtenissen die, op het eerste gezicht, een ongeval of ongevallen of een incident of incidenten met betrekking of met een weerslag op de exploitatieveiligheid uitmaken en die zich de voorbije vierentwintig uur op het *spoorwegnetwerk* voordeden.

§ 3. Elk exploitatieongeval en -incident of met een weerslag op de exploitatie wordt gerangschikt overeenkomstig de criteria bepaald door de Koning en maakt het voorwerp uit van een verslag waarvan door de spoorweginfrastructuurbeheerder en/of, in voorkomend geval, de spoorwegonderneming een kopie bezorgd wordt aan het onderzoeksorgaan, binnen de drie werkdagen en volgens de door dit orgaan bepaalde modaliteiten. De verbeteringen, herzieningen en/of aanvullende inlichtingen die niet beschikbaar zijn binnen de drie dagen moeten, zodra deze beschikbaar zijn, aan het onderzoeksorgaan worden overgemaakt, volgens de door dit orgaan bepaalde modaliteiten.

De spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegonderneming volgen voor de opmaak van hun verslag, de criteria bepaald door de Koning.

§ 4. De spoorweginfrastructuurbeheerder en/of, in voorkomend geval, de spoorwegonderneming maken zo vlug mogelijk en, in de mate van het mogelijke, uiterlijk binnen de 10 maanden na de datum waarop het voorval zich heeft voorgedaan, aan het onderzoeksorgaan hun volledig verslag van het onderzoek aangaande de voorvallen beschreven in bijlage 7 over. De spoorweginfrastructuurbeheerder en/of, in voorkomend geval, de spoorwegonderneming maken, op vraag van het onderzoeksorgaan, de verslagen van het onderzoek over met betrekking tot andere voorvallen.

§ 5. *De spoorweginfrastructuurbeheerder en spoorwegondernemingen dienen elk jaar vóór 30 juni bij het onderzoekorgaan en bij de veiligheidsinstantie een verslag in over de veiligheid tijdens het vorige kalenderjaar. Het veiligheidsverslag bevat :*

a) inlichtingen over de wijze waarop de spoorweginfrastructuurbeheerder of de spoorwegonderneming zijn eigen veiligheidsdoelen verwezenlijkt en de resultaten van de veiligheidsplannen;

§ 2. De spoorweginfrastructuurbeheerder stuurt dagelijks aan het onderzoeksorgaan, op door deze laatste bepaalde wijze, het relaas van alle gebeurtenissen die, op het eerste gezicht, een ongeval of ongevallen of een incident of incidenten met betrekking of met een weerslag op de exploitatieveiligheid uitmaken en die zich de voorbije vierentwintig uur op het *spoorwegnet* voordeden.

§ 3. Elk exploitatieongeval en -incident of met een weerslag op de exploitatie wordt gerangschikt overeenkomstig de criteria bepaald door de Koning en maakt het voorwerp uit van een verslag waarvan door de spoorweginfrastructuurbeheerder en/of, in voorkomend geval, de spoorwegonderneming een kopie bezorgd wordt aan het onderzoeksorgaan, binnen de drie werkdagen en volgens de door dit orgaan bepaalde modaliteiten. De verbeteringen, herzieningen en/of aanvullende inlichtingen die niet beschikbaar zijn binnen de drie dagen moeten, zodra deze beschikbaar zijn, aan het onderzoeksorgaan worden overgemaakt, volgens de door dit orgaan bepaalde modaliteiten.

De spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegonderneming volgen voor de opmaak van hun verslag, de criteria bepaald door de Koning.

§ 4. De spoorweginfrastructuurbeheerder en/of, in voorkomend geval, de spoorwegonderneming maken zo vlug mogelijk en, in de mate van het mogelijke, uiterlijk binnen de 10 maanden na de datum waarop het voorval zich heeft voorgedaan, aan het onderzoeksorgaan hun volledig verslag van het onderzoek aangaande de voorvallen beschreven in bijlage 7 over. De spoorweginfrastructuurbeheerder en/of, in voorkomend geval, de spoorwegonderneming maken, op vraag van het onderzoeksorgaan, de verslagen van het onderzoek over met betrekking tot andere voorvallen.

b) de bijwerking van nationale veiligheidsindicatoren en van de in bijlage 1 gedefinieerde gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren, voor zover deze voor de rapporterende organisatie van belang is;

c) de resultaten van de interne veiligheidsaudits;

d) opmerkingen over functionele tekortkomingen en gebreken in de spoorwegactiviteiten en in het infrastructuurbeheer, die voor de veiligheidsinstantie van belang kunnen zijn.

De Koning kan een model voor het verslag van de spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen bepalen en bijkomende inhoudelijke elementen voorschrijven.

Hoofdstuk 6. – Onderzoeken naar spoorwegongevallen en -incidenten

Afdeling 2. – Taken

Art. 112. § 1. Het onderzoeksorgaan kan een bestuurlijke boete opleggen aan een spoorwegonderneming en aan de spoorweginfrastructuurbeheerder in geval van een inbreuk als bedoeld in artikel 214, eerste lid, 30°.

§ 2. Indien het onderzoeksorgaan gebruik wil maken van de in § 1 bedoelde bevoegdheid, stelt de hoofdonderzoeker een rapport op.

Het rapport is gedagtekend en vermeldt minstens :

- 1° de naam van de vermoedelijke overtreder;
- 2° de inbreuk.

Een afschrift van het rapport wordt uiterlijk bij de kennisgeving van het voornemen tot het opleggen van een bestuurlijke boete aan de vermoedelijke overtreder toegezonden.

§ 3. De hoofdonderzoeker brengt de vermoedelijke overtreder binnen vijf dagen na de dagtekening van het rapport op de hoogte van het voornemen om een bestuurlijke boete op te leggen.

De hoofdonderzoeker kan deze termijn verlengen indien hij de vermoedelijke overtreder een termijn toestaat om een einde te maken aan de inbreuk.

De kennisgeving geschiedt bij aangetekende zending of op de door de Koning bepaalde wijze en vermeldt op straffe van nietigheid het overwogen

Hoofdstuk 6. – Onderzoeken naar spoorwegongevallen en -incidenten

Afdeling 2. – Taken

Art. 112. § 1. Het onderzoeksorgaan kan een bestuurlijke boete opleggen aan een spoorwegonderneming en aan de spoorweginfrastructuurbeheerder in geval van een inbreuk als bedoeld in artikel 214, eerste lid, 30° *en in artikel 215.*

§ 2. Indien het onderzoeksorgaan gebruik wil maken van de in § 1 bedoelde bevoegdheid, stelt de hoofdonderzoeker een rapport op.

Het rapport is gedagtekend en vermeldt minstens :

- 1° de naam van de vermoedelijke overtreder;
- 2° de inbreuk.

Een afschrift van het rapport wordt uiterlijk bij de kennisgeving van het voornemen tot het opleggen van een bestuurlijke boete aan de vermoedelijke overtreder toegezonden.

§ 3. De hoofdonderzoeker brengt de vermoedelijke overtreder binnen vijf dagen na de dagtekening van het rapport op de hoogte van het voornemen om een bestuurlijke boete op te leggen.

De hoofdonderzoeker kan deze termijn verlengen indien hij de vermoedelijke overtreder een termijn toestaat om een einde te maken aan de inbreuk.

De kennisgeving geschiedt bij aangetekende zending of op de door de Koning bepaalde wijze en vermeldt op straffe van nietigheid het overwogen

bedrag van de op te leggen bestuurlijke boete, alsook de naam van de vermoedelijke overtreder.

Deze kennisgeving kan slechts handelen over feiten die niet langer dan één jaar voor de verzending van de aangetekende zending begaan zouden zijn.

§ 4. De vermoedelijke overtreder wordt uitgenodigd om binnen een termijn van vijftien dagen die volgt op de kennisgeving van dit bericht schriftelijk zijn verweer mee te delen. Indien de vermoedelijke overtreder geen zetel in België heeft, wordt deze termijn met vijf dagen verlengd.

Tevens wordt de vermoedelijke overtreder erop gewezen dat hij :

1° op verzoek de documenten waarop het voornemen tot het opleggen van een bestuurlijke boete berust, kan inzien en er kopieën van kan krijgen;

2° mondeling zijn schriftelijk verweer kan toelichten. De vermoedelijke overtreder richt daartoe aan de hoofdonderzoeker een schriftelijke aanvraag binnen tien dagen na de ontvangst van de kennisgeving.

De vermoedelijke overtreder kan zich laten bijstaan of vertegenwoordigen door een advocaat en kan getuigen oproepen.

Indien de vermoedelijke overtreder van oordeel is dat hij te weinig tijd heeft om zich te verdedigen, richt hij een met redenen omkleed verzoek aan de hoofdonderzoeker die binnen vijf dagen hierover beslist. Indien de hoofdonderzoeker binnen dertig dagen hierover geen beslissing neemt, wordt het verzoek geacht ingewilligd te zijn. De in § 6 bedoelde termijn wordt geschorst voor de duur van de verlenging van de termijn bedoeld in dit lid.

§ 5. De hoofdonderzoeker stelt zich loyaal en onpartijdig op bij het verzamelen en meedelen van de bewijzen à charge en de bewijzen à décharge.

§ 6. Wanneer een bestuurlijke boete wordt opgelegd, is het bedrag van deze boete aangepast aan de ernst van de inbreuk en aan de mate waarin deze te wijten is aan de overtreder. Bovendien wordt rekening gehouden met de frequentie van de inbreuk en de omstandigheden waarin de vermoedelijke overtreder de inbreuk begaan heeft.

Wanneer op het ogenblik van de beslissing waarbij een bestuurlijke boete wordt opgelegd, de feiten geen inbreuk meer zijn volgens de artikelen 214 en 215, wordt de bestuurlijke boete niet opgelegd.

De eerste twee leden van deze paragraaf zijn van

bedrag van de op te leggen bestuurlijke boete, alsook de naam van de vermoedelijke overtreder.

Deze kennisgeving kan slechts handelen over feiten die niet langer dan één jaar voor de verzending van de aangetekende zending begaan zouden zijn.

§ 4. De vermoedelijke overtreder wordt uitgenodigd om binnen een termijn van vijftien dagen die volgt op de kennisgeving van dit bericht schriftelijk zijn verweer mee te delen. Indien de vermoedelijke overtreder geen zetel in België heeft, wordt deze termijn met vijf dagen verlengd.

Tevens wordt de vermoedelijke overtreder erop gewezen dat hij :

1° op verzoek de documenten waarop het voornemen tot het opleggen van een bestuurlijke boete berust, kan inzien en er kopieën van kan krijgen;

2° mondeling zijn schriftelijk verweer kan toelichten. De vermoedelijke overtreder richt daartoe aan de hoofdonderzoeker een schriftelijke aanvraag binnen tien dagen na de ontvangst van de kennisgeving.

De vermoedelijke overtreder kan zich laten bijstaan of vertegenwoordigen door een advocaat en kan getuigen oproepen.

Indien de vermoedelijke overtreder van oordeel is dat hij te weinig tijd heeft om zich te verdedigen, richt hij een met redenen omkleed verzoek aan de hoofdonderzoeker die binnen vijf dagen hierover beslist. Indien de hoofdonderzoeker binnen dertig dagen hierover geen beslissing neemt, wordt het verzoek geacht ingewilligd te zijn. De in § 6 bedoelde termijn wordt geschorst voor de duur van de verlenging van de termijn bedoeld in dit lid.

§ 5. De hoofdonderzoeker stelt zich loyaal en onpartijdig op bij het verzamelen en meedelen van de bewijzen à charge en de bewijzen à décharge.

§ 6. Wanneer een bestuurlijke boete wordt opgelegd, is het bedrag van deze boete aangepast aan de ernst van de inbreuk en aan de mate waarin deze te wijten is aan de overtreder. Bovendien wordt rekening gehouden met de frequentie van de inbreuk en de omstandigheden waarin de vermoedelijke overtreder de inbreuk begaan heeft.

Wanneer op het ogenblik van de beslissing waarbij een bestuurlijke boete wordt opgelegd, de feiten geen inbreuk meer zijn volgens de artikelen 214 en 215, wordt de bestuurlijke boete niet opgelegd.

De eerste twee leden van deze paragraaf zijn van

toepassing in het geval van het beroep bedoeld in artikel 221/3.

§ 7. Het onderzoeksorgaan heeft tot twee jaar na het verzenden van de kennisgeving bedoeld in § 3, het recht om een bestuurlijke boete op te leggen.

Titel 6. – Interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Unie

Hoofdstuk 4. – Subsystemen

Art. 168. § 1. Met toepassing van artikel 74, 1°, en onverminderd de bepalingen van hoofdstuk 5, geeft de veiligheidsinstantie *toestemming voor* de indienstelling van de in België ingeplante of uitgebate subsystemen van structurele aard die deel uitmaken van het spoorwegsysteem.

§ 2. De subsystemen van structurele aard mogen enkel in dienst worden gesteld indien zij zodanig zijn ontworpen, geconstrueerd en geïnstalleerd dat zij voldoen aan de erop van toepassing zijnde essentiële eisen, indien zij in het spoorwegsysteem zijn opgenomen.

§ 3. De veiligheidsinstantie gaat in het bijzonder na :
1° de technische compatibiliteit van deze subsystemen met het systeem waarin ze worden opgenomen;
2° de veilige integratie van deze subsystemen in overeenstemming met de verordening nr. 352/2009 van de Commissie van 24 april 2009 betreffende de vaststelling van een gemeenschappelijke veiligheidsmethode voor risico-evaluatie en-beoordeling als bedoeld in artikel 6, lid 3, onder a), van de Richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad en met artikel 94.

§ 4. Alvorens deze subsystemen in dienst worden gesteld, gaat de veiligheidsinstantie na of zij voldoen aan de van toepassing zijnde TSI's inzake uitbating en onderhoud.

§ 5. De subsystemen van structurele aard zijn onderworpen :
1° aan de « EG »-keuringsprocedure, aan de hand van de van toepassing zijnde TSI's;
2° alsook aan de keuringsprocedure van de veiligheidsvoorschriften, aan de hand van deze veiligheidsvoorschriften.

toepassing in het geval van het beroep bedoeld in artikel 221/3.

§ 7. Het onderzoeksorgaan heeft tot twee jaar na het verzenden van de kennisgeving bedoeld in § 3, het recht om een bestuurlijke boete op te leggen.

Titel 6. – Interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Unie

Hoofdstuk 4. – Subsystemen

Art. 168. § 1. Met toepassing van artikel 74, 1°, en onverminderd de bepalingen van hoofdstuk 5, geeft de veiligheidsinstantie *toelating tot* de indienstelling van de in België ingeplante of uitgebate subsystemen van structurele aard die deel uitmaken van het spoorwegsysteem.

§ 2. De subsystemen van structurele aard mogen enkel in dienst worden gesteld indien zij zodanig zijn ontworpen, geconstrueerd en geïnstalleerd dat zij voldoen aan de erop van toepassing zijnde essentiële eisen, indien zij in het spoorwegsysteem zijn opgenomen.

§ 3. De veiligheidsinstantie gaat in het bijzonder na :
1° de technische compatibiliteit van deze subsystemen met het systeem waarin ze worden opgenomen;
2° de veilige integratie van deze subsystemen in overeenstemming met de verordening nr. 352/2009 van de Commissie van 24 april 2009 betreffende de vaststelling van een gemeenschappelijke veiligheidsmethode voor risico-evaluatie en-beoordeling als bedoeld in artikel 6, lid 3, onder a), van de Richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad en met artikel 94.

§ 4. Alvorens deze subsystemen in dienst worden gesteld, gaat de veiligheidsinstantie na of zij voldoen aan de van toepassing zijnde TSI's inzake uitbating en onderhoud.

§ 5. De subsystemen van structurele aard zijn onderworpen :
1° aan de « EG »-keuringsprocedure, aan de hand van de van toepassing zijnde TSI's;
2° alsook aan de keuringsprocedure van de veiligheidsvoorschriften, aan de hand van deze veiligheidsvoorschriften.

§ 6. Na de indienststelling van deze subsystemen verloopt de controle :
1° voor de infrastructuur, in het kader van de toekenning van en het toezicht op de veiligheidsvergunningen, overeenkomstig artikel 95;
2° voor de voertuigen, in het kader van de toekenning van en het toezicht op de veiligheidscertificaten, overeenkomstig artikel 99.

§ 7. De beoordelings- en keuringsprocedures zijn deze die zijn omschreven in de desbetreffende structurele en functionele TSI's.

Hoofdstuk 6. – Aangemelde en aangewezen instanties

Afdeling 1. – Aangemelde instanties

Art. 204. Als blijkt dat een instantie die door een andere lidstaat van de Europese Unie werd aangemeld, niet langer voldoet aan de aanmeldingscriteria, stelt *de minister* de Europese Commissie daarvan op de hoogte.

Titel 7. – Controle en inspectie van de overwegen

Hoofdstuk 2. – Bestuurlijke boetes

Art. 214. De volgende inbreuken van deze Spoorcodex worden bestraft met een bestuurlijke boete :
1° de inbreuk op artikel 68, § 3, wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 2.000 tot 4.000 euro;
2° de inbreuk op artikel 68, § 4, wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 2.000 tot 4.000 euro;
3° de inbreuk op artikel 70 wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 1.000 tot 2.000 euro;
4° de inbreuk op artikel 71 wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 2.000 tot 4.000 euro;
5° het niet nakomen door de spoorwegonderneming of de spoorweginfrastructuurbeheerder van de in artikel 75 bedoelde maatregelen wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 4.000 tot 8.000 euro;
6° het niet bieden van de in artikel 77, vierde lid, bedoelde technische bijstand wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 1.000 tot 2.000 euro;
7° de inbreuk op artikel 89 wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 4.000 tot 8.000 euro;
8° de inbreuk op artikel 90 wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 4.000 tot 8.000 euro;
9° de inbreuk op artikel 91, eerste zin, wordt bestraft

§ 6. Na de indienststelling van deze subsystemen verloopt de controle :
1° voor de infrastructuur, in het kader van de toekenning van en het toezicht op de veiligheidsvergunningen, overeenkomstig artikel 95;
2° voor de voertuigen, in het kader van de toekenning van en het toezicht op de veiligheidscertificaten, overeenkomstig artikel 99.

§ 7. De beoordelings- en keuringsprocedures zijn deze die zijn omschreven in de desbetreffende structurele en functionele TSI's.

Hoofdstuk 6. – Aangemelde en aangewezen instanties

Afdeling 1. – Aangemelde instanties

Art. 204. Als blijkt dat een instantie die door een andere lidstaat van de Europese Unie werd aangemeld, niet langer voldoet aan de aanmeldingscriteria, stelt *het bestuur* de Europese Commissie daarvan op de hoogte.

Titel 7. – Controle en inspectie van de spoorwegen

Hoofdstuk 2. – Bestuurlijke boetes

Art. 214. De volgende inbreuken van deze Spoorcodex worden bestraft met een bestuurlijke boete :

1° de inbreuk op artikel 68, § 3, wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 2.000 tot 4.000 euro;
2° de inbreuk op artikel 68, § 4, wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 2.000 tot 4.000 euro;
3° de inbreuk op artikel 70 wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 1.000 tot 2.000 euro;
4° de inbreuk op artikel 71 wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 2.000 tot 4.000 euro;
5° het niet nakomen door de spoorwegonderneming of de spoorweginfrastructuurbeheerder van de in artikel 75 bedoelde maatregelen wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 4.000 tot 8.000 euro;
6° het niet bieden van de in artikel 77, vierde lid, bedoelde technische bijstand wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 1.000 tot 2.000 euro;
7° de inbreuk op artikel 89 wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 4.000 tot 8.000 euro;
8° de inbreuk op artikel 90 wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 4.000 tot 8.000 euro;
9° de inbreuk op artikel 91, eerste zin, wordt bestraft

met een bestuurlijke boete van 4.000 tot 8.000 euro;
10° de inbreuk op artikel 91, tweede zin, wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 4.000 tot 8.000 euro;

11° het niet tijdig indienen van het in artikel 92 bedoelde verslag wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 500 tot 1.000 euro;

12° het niet indienen van het in artikel 92 bedoelde verslag wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 2.000 tot 4.000 euro;

13° het onvolledig indienen van het in artikel 92 bedoelde verslag wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 2.000 tot 4.000 euro;

14° het niet nakomen van de in artikel 93 vermelde verplichtingen, wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 1.000 tot 2.000 euro;

15° het niet onverwijld in kennis stellen van de in artikel 96 bedoelde ingrijpende wijzigingen, wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 1.000 tot 2.000 euro;

16° de inbreuk op artikel 102, tweede lid, wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 1.000 tot 2.000 euro;

17° het niet nakomen van de in artikel 141 bedoelde verplichtingen aangaande de geldigheid van de vergunning van de treinbestuurder wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 2.000 tot 4.000 euro;

18° de inbreuk op artikel 130, eerste lid, wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 500 tot 1.000 euro per treinbestuurder;

19° tenzij wettelijke of reglementaire uitzonderingen het voorzien, wordt het niet nakomen van de in artikel 141 bedoelde verplichtingen aangaande de bevoegdheidsbewijzen van de treinbestuurders, zowel op het gebied van de infrastructuur, het materieel als de taalkennis, bestraft met een bestuurlijke boete van 2.000 tot 4.000 euro;

20° de inbreuk op artikel 135 wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 500 tot 1.000 euro;

21° de inbreuk op artikel 136, derde lid, wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 500 tot 1.000 euro;

22° de inbreuk op artikel 137 wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 1.000 tot 2.000 euro;

23° de inbreuk op artikel 139 wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 2.000 tot 4.000 euro;

24° de inbreuk op artikel 140 wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 1.000 tot 2.000 euro;

25° de inbreuk op artikel 146, derde lid, wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 4.000 tot 8.000 euro;

26° het niet verifiëren dat de begeleider over een in

met een bestuurlijke boete van 4.000 tot 8.000 euro;
10° de inbreuk op artikel 91, tweede zin, wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 4.000 tot 8.000 euro;

11° het niet tijdig indienen van het in artikel 92 bedoelde verslag wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 500 tot 1.000 euro;

12° het niet indienen van het in artikel 92 bedoelde verslag wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 2.000 tot 4.000 euro;

13° het onvolledig indienen van het in artikel 92 bedoelde verslag wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 2.000 tot 4.000 euro;

14° het niet nakomen van de in artikel 93 vermelde verplichtingen, wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 1.000 tot 2.000 euro;

15° het niet onverwijld in kennis stellen van de in artikel 96 bedoelde ingrijpende wijzigingen, wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 1.000 tot 2.000 euro;

16° de inbreuk op artikel 102, tweede lid, wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 1.000 tot 2.000 euro;

17° het niet nakomen van de in artikel 141 bedoelde verplichtingen aangaande de geldigheid van de vergunning van de treinbestuurder wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 2.000 tot 4.000 euro;

18° de inbreuk op artikel 130, eerste lid, wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 500 tot 1.000 euro per treinbestuurder;

19° tenzij wettelijke of reglementaire uitzonderingen het voorzien, wordt het niet nakomen van de in artikel 141 bedoelde verplichtingen aangaande de bevoegdheidsbewijzen van de treinbestuurders, zowel op het gebied van de infrastructuur, het materieel als de taalkennis, bestraft met een bestuurlijke boete van 2.000 tot 4.000 euro;

20° de inbreuk op artikel 135 wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 500 tot 1.000 euro;

21° de inbreuk op artikel 136, derde lid, wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 500 tot 1.000 euro;

22° de inbreuk op artikel 137 wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 1.000 tot 2.000 euro;

23° de inbreuk op artikel 139 wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 2.000 tot 4.000 euro;

24° de inbreuk op artikel 140 wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 1.000 tot 2.000 euro;

25° de inbreuk op artikel 146, derde lid, wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 4.000 tot 8.000 euro;

26° het niet verifiëren dat de begeleider over een in

artikel 150, § 1, eerste lid, bedoeld attest beschikt alvorens hem toe te staan om de in hetzelfde artikel bedoelde cruciale taken te verrichten, wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 2.000 tot 4.000 euro;

27° het door de houder *in overtreding van artikel 105* niet laten inschrijven van een voertuig in het NVR, met de naam van de met het onderhoud belaste entiteit, wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 1.000 tot 2.000 euro;

28° het niet of niet tijdig meedelen aan de veiligheidsinstantie van de noodzakelijke aanpassingen *aan de* in artikel 105 bedoelde NVR, wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 1.000 tot 2.000 euro;

29° het niet respecteren door de met het onderhoud belaste entiteit van de in de artikelen 106 tot 109 voorgeschreven regels betreffende de certificering, wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 4.000 tot 8.000 euro;

30° alle belemmeringen bij de uitoefening van de in artikel 113 vermelde bevoegdheden van het onderzoeksorgaan, worden bestraft met een bestuurlijke boete van 4.000 tot 8.000 euro;

31° het niet binnen de toegestane tijd antwoorden op een auditrapport, inspectieverslag of toezichtsverslag met betrekking tot de in artikel 68 bedoelde veiligheidsvoorschriften of de veiligheidsvoorschriften betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen per spoor, of met betrekking tot een veiligheidsvergunning of een veiligheidscertificaat wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 500 tot 1.000 euro;

32° het niet binnen de toegestane tijd invoeren van maatregelen tot verbetering, naar aanleiding van een auditrapport, een inspectieverslag of een toezichtverslag met betrekking tot de in artikel 68 bedoelde veiligheidsvoorschriften of de veiligheidsvoorschriften betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen per spoor, of met betrekking tot een veiligheidsvergunning of een veiligheidscertificaat wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 2.000 tot 4.000 euro;

33° het meer dan twee keer per jaar overschrijden van ofwel de waarden « onmiddellijke tussenkomst » van de veiligheidstoleranties van het spoor, overeenkomstig de basisparameters veiligheid in de TSI Infrastructuur, ofwel de veiligheidsprocedures omschreven in de TSI Besturing en Seingeving niet eerbiedigen, wordt bestraft met een bestuurlijke boete

artikel 150, § 1, eerste lid, bedoeld attest beschikt alvorens hem toe te staan om de in hetzelfde artikel bedoelde cruciale taken te verrichten, wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 2.000 tot 4.000 euro;

27° het door de houder, *in overtreding van artikel 105*, niet laten inschrijven van een voertuig in het NVR, met de naam van de met het onderhoud belaste entiteit, wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 1.000 tot 2.000 euro;

28° het niet of niet tijdig meedelen aan de veiligheidsinstantie van de noodzakelijke aanpassingen *aan het* in artikel 105 bedoelde NVR, wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 1.000 tot 2.000 euro;

29° het niet respecteren door de met het onderhoud belaste entiteit van de in de artikelen 106 tot 109 voorgeschreven regels betreffende de certificering, wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 4.000 tot 8.000 euro;

30° alle belemmeringen bij de uitoefening van de in artikel 113 vermelde bevoegdheden van het onderzoeksorgaan, worden bestraft met een bestuurlijke boete van 4.000 tot 8.000 euro;

31° het niet binnen de toegestane tijd antwoorden op een auditrapport, inspectieverslag of toezichtsverslag met betrekking tot de in artikel 68 bedoelde veiligheidsvoorschriften of de veiligheidsvoorschriften betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen per spoor, of met betrekking tot een veiligheidsvergunning of een veiligheidscertificaat wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 500 tot 1.000 euro;

32° het niet binnen de toegestane tijd invoeren van maatregelen tot verbetering, naar aanleiding van een auditrapport, een inspectieverslag of een toezichtverslag met betrekking tot de in artikel 68 bedoelde veiligheidsvoorschriften of de veiligheidsvoorschriften betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen per spoor, of met betrekking tot een veiligheidsvergunning of een veiligheidscertificaat wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 2.000 tot 4.000 euro;

33° het meer dan twee keer per jaar overschrijden van ofwel de waarden « onmiddellijke tussenkomst » van de veiligheidstoleranties van het spoor, overeenkomstig de basisparameters veiligheid in de TSI Infrastructuur, ofwel de veiligheidsprocedures omschreven in de TSI Besturing en Seingeving niet eerbiedigen, wordt bestraft met een bestuurlijke boete

van 2.000 tot 4.000 euro;

34° het niet of niet tijdig betalen van de in de artikelen 79, 80, 82, 85, 86 en 87 bedoelde retributies wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 20 tot 500 euro;

35° de spoorwegonderneming, de spoorweginfrastructuurbeheerder en de houder, die door het stellen van een handeling, of het niet stellen van een handeling, een situatie doen ontstaan die van dien aard is dat een ongeval veroorzaakt kan worden, worden bestraft met een bestuurlijke boete van 500 tot 6.000 euro;

36° de spoorwegonderneming, de spoorweginfrastructuurbeheerder en de houder, die door het stellen van een handeling, of het niet stellen van een handeling, een situatie doen ontstaan die van dien aard is dat een ernstig ongeval veroorzaakt kan worden, worden bestraft met een bestuurlijke boete van 3.000 tot 12.000 euro;

37° de indienststelling van een voertuig voordat het overeenkomstig artikel 180 is *toegestaan*, wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 4.000 tot 8.000 euro;

38° het niet naleven van de beslissing bedoeld in artikel 70, § 6, van deze Spoorcodex wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 2.000 tot 4.000 euro. De in het vorige lid vermelde inbreuken kunnen ook uit onachtzaamheid of gebrek aan voorzorg worden begaan.

Hoofdstuk 3. – Strafbepalingen

Art. 217. § 1. Op voordracht van de minister kan de Koning de hoedanigheid van officier van gerechtelijke politie toekennen aan de personeelsleden van het Bestuur en van de veiligheidsinstantie en aan de leden van het toezichthoudende orgaan die belast zijn met de vaststelling bij proces-verbaal van de straffenbreuken bedoeld in artikel 218.

§ 2. In het kader van de uitvoering van hun opdrachten, kunnen de officieren bedoeld in § 1 :

1° zich op elk moment vrije toegang verschaffen tot al het rollend materieel of materieel bestemd om te rijden op de infrastructuur;

2° alle vaststellingen doen, informatie verzamelen, verklaringen opnemen, zich documenten, stukken, boeken en voorwerpen doen vertonen en deze in beslag nemen welke nodig zijn bij de opsporing of

van 2.000 tot 4.000 euro;

34° het niet of niet tijdig betalen van de in de artikelen 79, 80, 82, 85, 86 en 87 bedoelde retributies wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 20 tot 500 euro;

35° de spoorwegonderneming, de spoorweginfrastructuurbeheerder en de houder, die door het stellen van een handeling, of het niet stellen van een handeling, een situatie doen ontstaan die van dien aard is dat een ongeval veroorzaakt kan worden, worden bestraft met een bestuurlijke boete van 500 tot 6.000 euro;

36° de spoorwegonderneming, de spoorweginfrastructuurbeheerder en de houder, die door het stellen van een handeling, of het niet stellen van een handeling, een situatie doen ontstaan die van dien aard is dat een ernstig ongeval veroorzaakt kan worden, worden bestraft met een bestuurlijke boete van 3.000 tot 12.000 euro;

37° de indienststelling van een voertuig voordat het overeenkomstig artikel 180 is *toegelaten*, wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 4.000 tot 8.000 euro;

38° het niet naleven van de beslissing bedoeld in artikel 70, § 6, van deze Spoorcodex wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 2.000 tot 4.000 euro. De in het vorige lid vermelde inbreuken kunnen ook uit onachtzaamheid of gebrek aan voorzorg worden begaan.

Hoofdstuk 3. – Strafbepalingen

Art. 217. § 1. Op voordracht van de minister kan de Koning de hoedanigheid van officier van gerechtelijke politie toekennen aan de personeelsleden van het Bestuur en van de veiligheidsinstantie en aan de leden van het toezichthoudende orgaan die belast zijn met de vaststelling bij proces-verbaal van de straffenbreuken bedoeld in artikel 218.

§ 2. In het kader van de uitvoering van hun opdrachten, kunnen de officieren bedoeld in § 1 :

1° zich op elk moment vrije toegang verschaffen tot al het rollend materieel of materieel bestemd om te rijden op de infrastructuur;

2° alle vaststellingen doen, informatie verzamelen, verklaringen opnemen, zich documenten, stukken, boeken en voorwerpen doen vertonen en deze in beslag nemen welke nodig zijn bij de opsporing of

vaststelling of nodig zijn om aan de inbreuk een einde te maken.

§ 3. Zij kunnen huiszoeken tussen 8 en 18 uur verrichten, na machtiging van de onderzoeksrechter van de plaats van de huiszoeking : 1° in de woning van de ondernemingsleiders, bestuurders, zaakvoerders, directeurs en andere personeelsleden van de betrokken onderneming alsook in de woning en de lokalen die gebruikt worden voor professionele doeleinden van natuurlijke en rechtspersonen, intern of extern, belast met het commercieel, boekhoudkundig, administratief, fiscaal en financieel beheer van die onderneming; 2° in de hoofd- of de exploitatiezetel van de betrokken onderneming.

§ 4. De processen-verbaal van de in § 1 bedoelde officieren worden verzonden aan de procureur des Konings van de plaats van *het misdrijf*.

§ 5. De in § 1 bedoelde officieren kunnen voor de uitvoering van hun opdrachten een beroep doen op de openbare macht.

§ 6. Onder voorbehoud van de bijzondere wetten die de geheimhouding van de verklaringen garanderen, zijn de openbare besturen gehouden hun bijstand te verlenen aan de officieren van gerechtelijke politie in de uitoefening van hun *opdracht*.

Titel 8. – Opheffings-, overgangs- en slotbepalingen

Hoofdstuk 2. - Overgangsbepalingen

Art. 223. De procedures die hangende zijn voor *de Raad voor de Mededinging*, met inbegrip van alle beroepsmiddelen die ingeleid zouden kunnen worden tegen deze beslissingen, zullen voortgezet en afgesloten worden overeenkomstig de toepasselijke regels geldend vóór 2 februari 2007.

vaststelling of nodig zijn om aan de inbreuk een einde te maken.

§ 3. Zij kunnen huiszoeken tussen 8 en 18 uur verrichten, na machtiging van de onderzoeksrechter van de plaats van de huiszoeking : 1° in de woning van de ondernemingsleiders, bestuurders, zaakvoerders, directeurs en andere personeelsleden van de betrokken onderneming alsook in de woning en de lokalen die gebruikt worden voor professionele doeleinden van natuurlijke en rechtspersonen, intern of extern, belast met het commercieel, boekhoudkundig, administratief, fiscaal en financieel beheer van die onderneming; 2° in de hoofd- of de exploitatiezetel van de betrokken onderneming.

§ 4. De processen-verbaal van de in § 1 bedoelde officieren worden verzonden aan de procureur des Konings van de plaats van *de inbreuk*.

§ 5. De in § 1 bedoelde officieren kunnen voor de uitvoering van hun opdrachten een beroep doen op de openbare macht.

§ 6. Onder voorbehoud van de bijzondere wetten die de geheimhouding van de verklaringen garanderen, zijn de openbare besturen gehouden hun bijstand te verlenen aan de officieren van gerechtelijke politie in de uitoefening van hun *opdrachten*.

Titel 8. – Opheffings-, overgangs- en slotbepalingen

Hoofdstuk 2. - Overgangsbepalingen

Art. 223. De procedures die hangende zijn voor *de Belgische Mededingingsautoriteit*, met inbegrip van alle beroepsmiddelen die ingeleid zouden kunnen worden tegen deze beslissingen, zullen voortgezet en afgesloten worden overeenkomstig de toepasselijke regels geldend vóór 2 februari 2007.

Loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire

TEXTE ACTUEL (AVANT MODIFICATIONS)

TEXTE COORDONNE (APRES MODIFICATIONS)

Titre 1^{er}. – Dispositions générales

Titre 1^{er}. – Dispositions générales

Chapitre 1^{er}. - Généralités

Chapitre 1^{er}. - Généralités

Article 1^{er}. - Le présent Code ferroviaire règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution, à l'exception du titre 7/1 qui règle une matière visée à l'article 77 de la Constitution.

Article 1^{er}. - Le présent Code ferroviaire règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution, à l'exception du titre 7/1 qui règle une matière visée à l'article 77 de la Constitution.

Le présent Code ferroviaire transpose :
1° la directive 91/440/CEE du Conseil du 29 juillet 1991 relative au développement de chemins de fer communautaires ;

Le présent Code ferroviaire transpose partiellement :

1° la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires, ainsi que la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité ;

2° la directive 95/18/CE du Conseil du 19 juin 1995 concernant les licences des entreprises ferroviaires ;

2° la directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relative à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la Communauté ;

3° la directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité ;

3° la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté ;

4° la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires, ainsi que la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité ;

4° la directive 2012/34/UE du Parlement Européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen.

5° la directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relative à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la Communauté ;

6° la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 relative à

l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté.

Le présent Code ferroviaire transpose partiellement la directive 2012/34/UE du Parlement Européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen.

Chapitre 2 . - Champ d'application

Art. 2. § 1^{er}. *Le présent Code ferroviaire ne s'applique pas :*

1° aux infrastructures ferroviaires privées et aux véhicules utilisés sur ces seules infrastructures et destinés à être utilisés exclusivement par leurs propriétaires pour leurs propres opérations de transport de marchandises ;

2° aux réseaux ferroviaires qui sont séparés sur le plan fonctionnel du reste du système ferroviaire et qui sont destinés uniquement à l'exploitation de services locaux, urbains ou suburbains de transport de passagers et de marchandises ;

3° aux chemins de fer à caractère patrimonial, muséologique et touristique qui disposent de leurs propres réseaux ferroviaires, y compris les ateliers, véhicules et personnels opérant uniquement sur lesdits réseaux et lignes ;

4° aux véhicules à caractère patrimonial, muséologique et touristique qui circulent sur le réseau ferroviaire national. Cependant, les règles arrêtées conformément aux articles 27, alinéa 3, 46, alinéa 4, 68 § 2, alinéas 3 et 5, et 70, ainsi que le titre 7 s'appliquent à ces véhicules ;

5° à l'exception des articles 74, 12° et 82, aux métros, aux tramways et à d'autres systèmes ferroviaires urbains et régionaux faisant usage de light rail ou de tout autre mode lié au rail, pour autant que ces derniers ne circulent pas sur le réseau ferroviaire belge.

§ 2. Le titre 5 ne s'applique pas aux conducteurs de train qui opèrent exclusivement sur des sections de voies qui sont temporairement fermées à la circulation normale pour cause d'entretien, de renouvellement ou de réaménagement du système ferroviaire.

Chapitre 2 . - Champ d'application

Art. 2. § 1^{er}. *Les articles 4 à 4/3, 5, 9 ; 19/1 à 19/3, 47, § 1^{er}, et 62, § 3, 5°, ne s'appliquent pas aux entreprises ferroviaires qui n'exploitent que des services urbains, suburbains ou régionaux sur des réseaux locaux ou régionaux autonomes destinés à des services de transport empruntant une infrastructure ferroviaire ou sur des réseaux destinés uniquement à l'exploitation de services ferroviaires urbains ou suburbains.*

Nonobstant le premier alinéa, lorsqu'une telle entreprise ferroviaire est sous le contrôle direct ou indirect d'une entreprise ou d'une autre entité qui assure ou intègre des services de transport ferroviaire autres que des services urbains, suburbains ou régionaux, les articles 4/1 et 4/3 sont applicables. L'article 4 s'applique également à une telle entreprise ferroviaire en ce qui concerne sa relation avec l'entreprise ou l'entité qui la contrôle directement ou indirectement.

Les articles 7, 1° et 11 à 19, ne s'appliquent pas aux :

a) entreprises qui exploitent uniquement des services ferroviaires de transport de voyageurs sur des infrastructures ferroviaires locales autonomes ;

b) entreprises qui exploitent uniquement des services ferroviaires urbains ou suburbains de transport de voyageurs ;

c) entreprises qui exploitent uniquement des services de fret sur une infrastructure ferroviaire privée qui n'existe que pour les activités de fret du propriétaire de l'infrastructure.

Les articles 4/2, 9, 19/3 et 20 à 67, ne s'appliquent pas aux :

a) réseaux locaux autonomes destinés à des services de transport de voyageurs empruntant une infrastructure ferroviaire ;

b) réseaux destinés uniquement à l'exploitation de services urbains et suburbains de transport ferroviaire de voyageurs ;

c) infrastructures ferroviaires privées réservées au seul usage de leur propriétaire pour ses propres activités de fret.

L'article 19/2 ne s'applique pas aux :

a) réseaux locaux autonomes destinés à des services de transport de voyageurs empruntant une infrastructure ferroviaire ;

b) réseaux destinés uniquement à l'exploitation de services urbains et suburbains de transport ferroviaire de voyageurs ;

c) infrastructures ferroviaires privées réservées au seul usage de leur propriétaire pour ses propres activités de fret.

La liste des infrastructures visée à l'alinéa 5 est notifiée à la Commission européenne au titre d'infrastructures qui ne revêtent pas une importance stratégique pour le fonctionnement du marché ferroviaire.

§ 2. Sous réserve du § 1^{er}, le présent Code ne s'applique pas :

1° aux infrastructures ferroviaires privées et aux véhicules utilisés sur ces seules infrastructures et destinés à être utilisés exclusivement par leurs propriétaires pour leurs propres opérations de transport de marchandises ;

2° aux réseaux ferroviaires qui sont séparés sur le plan fonctionnel du reste du système ferroviaire et qui sont destinés uniquement à l'exploitation de services locaux, urbains ou suburbains de transport de passagers et de marchandises ;

3° aux chemins de fer à caractère patrimonial, muséologique et touristique qui disposent de leurs propres réseaux ferroviaires, y compris les ateliers, véhicules et personnels opérant uniquement sur lesdits réseaux et lignes ;

4° à l'exception des articles 74, 12° et 82, aux métros, aux tramways et à d'autres systèmes ferroviaires urbains et régionaux faisant usage de light rail ou de tout autre mode lié au rail, pour autant que ces derniers ne circulent pas sur le réseau ferroviaire belge.

§ 3. Le titre 5 ne s'applique pas aux conducteurs de train qui opèrent exclusivement sur des sections de voies qui sont temporairement fermées à la circulation normale pour cause d'entretien, de renouvellement ou de réaménagement du système ferroviaire.

Chapitre 3. – Définitions

Art. 3. Pour l'application du présent Code, il y a lieu d'entendre par :

1° « Accident » : un événement indésirable ou non intentionnel et imprévu, ou un enchaînement particulier d'événements de cette nature, ayant des conséquences préjudiciables; les accidents sont

Chapitre 3. – Définitions

Art. 3. Pour l'application du présent Code, il y a lieu d'entendre par :

1° « Accident » : un événement indésirable ou non intentionnel et imprévu, ou un enchaînement particulier d'événements de cette nature, ayant des conséquences préjudiciables; les accidents sont

ventilés suivant les types ci-après : collisions, déraillements, accidents aux passages à niveau, accidents de personnes causés par le matériel roulant en marche, incendies et autres ;

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

3° « Accord-cadre » : *la convention définissant les droits et obligations d'un candidat et du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et relative aux capacités de l'infrastructure ferroviaire à répartir et à la tarification à appliquer sur une durée dépassant une seule période de validité de l'horaire de service ;*

4° « Administration » : l'administration chargée du transport ferroviaire ;

5° « Agence » : l'Agence ferroviaire européenne instituée par le règlement (CE) n° 881/2004 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 ;

6° « Agrément de sécurité » : l'agrément délivré au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire par l'autorité de sécurité ;

7° « Attestation » : l'attestation complémentaire harmonisée précisant les infrastructures sur lesquelles le titulaire est autorisé à conduire et le matériel roulant que le titulaire est autorisé à conduire ;

8° « Autorisation de mise en circulation » : l'acte par lequel l'utilisation d'un sous-système est autorisée sur le réseau ferroviaire belge ;

9° « Autorité de sécurité » : l'autorité chargée des

ventilés suivant les types ci-après : collisions, déraillements, accidents aux passages à niveau, accidents de personnes causés par le matériel roulant en marche, incendies et autres ;

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

3° « Accord-cadre » : *un accord général juridiquement contraignant de droit public ou privé; définissant les droits et obligations d'un candidat et du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et relatif aux capacités de l'infrastructure ferroviaire à répartir et à la tarification à appliquer sur une durée dépassant une seule période de validité de l'horaire de service ;*

3/1° « Accord transfrontalier » : *tout accord entre deux ou plusieurs États membres ou entre des États membres et des pays tiers destiné à faciliter la fourniture de services ferroviaires transfrontaliers ;*

4° « Administration » : l'administration chargée du transport ferroviaire ;

5° « Agence » : l'Agence ferroviaire européenne instituée par le règlement (CE) n° 881/2004 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 ;

6° « Agrément de sécurité » : l'agrément délivré au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire par l'autorité de sécurité ;

6/1° « Alternative viable », *l'accès à une autre installation de service économiquement acceptable pour l'entreprise ferroviaire et lui permettant d'exploiter le service de fret ou de transport de voyageurs concerné ;*

7° « Attestation » : l'attestation complémentaire harmonisée précisant les infrastructures sur lesquelles le titulaire est autorisé à conduire et le matériel roulant que le titulaire est autorisé à conduire ;

8° « Autorisation de mise en circulation » : l'acte par lequel l'utilisation d'un sous-système est autorisée sur le réseau ferroviaire belge ;

9° « Autorité de sécurité » : l'autorité chargée des

tâches relatives à la sécurité et à l'interopérabilité des chemins de fer ;

10° « Autres personnels de bord assurant des tâches déterminantes pour la sécurité d'exploitation » : les personnels embarqués dans le train qui ne sont pas des conducteurs de train, mais qui contribuent à la sécurité du train et à celle des passagers et marchandises transportés. Dans le cadre du présent Code et de ses arrêtés d'exécution ce personnel est désigné par le terme : « accompagnateurs de train de voyageurs ». Ce personnel ne comprend pas le personnel de Securail ;

11° « Candidat » : toute entreprise ferroviaire ou d'autres personnes physiques ou morales ou entités, comme par exemple les autorités compétentes visées dans le règlement (CE) n° 1370/2007 et les chargeurs, les transitaires et les opérateurs de transports combinés ayant des raisons commerciales ou de service public d'acquérir des capacités de l'infrastructure ;

12° « Capacité de l'infrastructure ferroviaire » : la disponibilité permettant de programmer des sillons sollicités pour un *segment* de l'infrastructure ferroviaire pendant une certaine période ;

13° « Cas spécifique » : toute partie du système ferroviaire qui nécessite des dispositions particulières dans les STI, temporaires ou définitives, en raison de contraintes géographiques, topographiques, d'environnement urbain ou de cohérence par rapport au système existant. Cela peut comprendre notamment les lignes et réseaux ferroviaires isolés du reste de l'Union européenne, le gabarit, l'écartement ou l'entraxe des voies, les véhicules exclusivement destinés à un usage local, régional ou historique et les véhicules en provenance ou à destination de pays tiers ;

14° « Causes » : les actions, omissions, événements ou conditions, ou une combinaison de ceux-ci, qui ont conduit à l'accident ou l'incident ;

tâches relatives à la sécurité et à l'interopérabilité des chemins de fer ;

9/1° « *Autorité responsable des licences* », l'entité chargée de délivrer les licences aux entreprises ferroviaires dans un État membre ;

10° « Autres personnels de bord assurant des tâches déterminantes pour la sécurité d'exploitation » : les personnels embarqués dans le train qui ne sont pas des conducteurs de train, mais qui contribuent à la sécurité du train et à celle des passagers et marchandises transportés. Dans le cadre du présent Code et de ses arrêtés d'exécution ce personnel est désigné par le terme : « accompagnateurs de train de voyageurs ». Ce personnel ne comprend pas le personnel de Securail ;

10/1° « *Bénéfice raisonnable* » : un taux de rémunération du capital propre qui prend en compte le risque, y compris celui pesant sur les recettes, ou l'absence de risque, encouru par l'exploitant de l'installation de service et qui est conforme au taux moyen constaté dans le secteur concerné au cours des dernières années ;

11° « Candidat » : toute entreprise ferroviaire, tout regroupement international d'entreprises ferroviaires ou d'autres personnes physiques ou morales ou entités, comme par exemple les autorités compétentes visées dans le règlement (CE) n° 1370/2007 et les chargeurs, les transitaires et les opérateurs de transports combinés ayant des raisons commerciales ou de service public d'acquérir des capacités de l'infrastructure ;

12° « Capacité de l'infrastructure ferroviaire » : la disponibilité permettant de programmer des sillons sollicités pour un *élément* de l'infrastructure ferroviaire pendant une certaine période ;

13° « Cas spécifique » : toute partie du système ferroviaire qui nécessite des dispositions particulières dans les STI, temporaires ou définitives, en raison de contraintes géographiques, topographiques, d'environnement urbain ou de cohérence par rapport au système existant. Cela peut comprendre notamment les lignes et réseaux ferroviaires isolés du reste de l'Union européenne, le gabarit, l'écartement ou l'entraxe des voies, les véhicules exclusivement destinés à un usage local, régional ou historique et les véhicules en provenance ou à destination de pays tiers ;

14° « Causes » : les actions, omissions, événements ou conditions, ou une combinaison de ceux-ci, qui ont conduit à l'accident ou l'incident ;

15° « Centre de formation » : une entité reconnue par l'autorité de sécurité pour donner des cours de formation ;

16° « Certificat de sécurité » : le document délivré par l'autorité de sécurité qui a pour objet de démontrer que l'entreprise ferroviaire a établi son système de gestion de la sécurité et est en mesure de satisfaire aux exigences définies dans les STI, dans d'autres dispositions pertinentes du droit européen ainsi que dans les règles de sécurité, afin de maîtriser les risques et de fournir des services de transport sur le réseau en toute sécurité ;

17° « Certification du personnel de bord » : la vérification qu'un candidat à la fonction de personnel de bord possède les aptitudes psychologiques, médicales et professionnelles requises ;

18° « Conducteur de train » : une personne apte et autorisée à conduire de façon autonome, responsable et sûre des trains, y compris les locomotives, les locomotives de manœuvre, les trains de travaux, les véhicules ferroviaires d'entretien et d'assistance ou les trains destinés au transport ferroviaire de passagers ou de marchandises ;

19° « Constituant d'interopérabilité » : tout composant élémentaire, groupe de composants, sous-ensemble ou ensemble complet de matériels incorporés ou destinés à être incorporés dans un sous-système, dont dépend directement ou indirectement l'interopérabilité du système ferroviaire. La notion de « constituant » recouvre des objets matériels mais aussi immatériels comme les logiciels ;

20° « Coordination » : la procédure mise en œuvre par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire afin de rechercher une solution en cas de demandes concurrentes pour la réservation de capacités de l'infrastructure ferroviaire ;

21° « Détenteur » : la personne ou l'entité propriétaire du véhicule ou disposant d'un droit de disposition sur celui-ci, qui exploite ledit véhicule à titre de moyen de transport et est inscrite en tant que telle au registre national des véhicules (RNV) ;

22° « Document de référence du réseau » : le document qui précise, de manière détaillée, la description du réseau, les règles générales pour y circuler, les délais, les procédures et les critères relatifs aux systèmes de tarification et de répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire; ce document contient aussi toutes les autres informations nécessaires pour permettre l'introduction

15° « Centre de formation » : une entité reconnue par l'autorité de sécurité pour donner des cours de formation ;

16° « Certificat de sécurité » : le document délivré par l'autorité de sécurité qui a pour objet de démontrer que l'entreprise ferroviaire a établi son système de gestion de la sécurité et est en mesure de satisfaire aux exigences définies dans les STI, dans d'autres dispositions pertinentes du droit européen ainsi que dans les règles de sécurité, afin de maîtriser les risques et de fournir des services de transport sur le réseau en toute sécurité ;

17° « Certification du personnel de bord » : la vérification qu'un candidat à la fonction de personnel de bord possède les aptitudes psychologiques, médicales et professionnelles requises ;

18° « Conducteur de train » : une personne apte et autorisée à conduire de façon autonome, responsable et sûre des trains, y compris les locomotives, les locomotives de manœuvre, les trains de travaux, les véhicules ferroviaires d'entretien et d'assistance ou les trains destinés au transport ferroviaire de passagers ou de marchandises ;

19° « Constituant d'interopérabilité » : tout composant élémentaire, groupe de composants, sous-ensemble ou ensemble complet de matériels incorporés ou destinés à être incorporés dans un sous-système, dont dépend directement ou indirectement l'interopérabilité du système ferroviaire. La notion de « constituant » recouvre des objets matériels mais aussi immatériels comme les logiciels ;

20° « Coordination » : la procédure mise en œuvre par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et les candidats afin de rechercher une solution en cas de demandes concurrentes pour la réservation de capacités de l'infrastructure ferroviaire ;

21° « Détenteur » : la personne ou l'entité propriétaire du véhicule ou disposant d'un droit de disposition sur celui-ci, qui exploite ledit véhicule à titre de moyen de transport et est inscrite en tant que telle au registre national des véhicules (RNV) ;

22° « Document de référence du réseau » : le document qui précise, de manière détaillée, la description du réseau, les règles générales pour y circuler, les délais, les procédures et les critères relatifs aux systèmes de tarification et de répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire; ce document contient aussi toutes les autres informations nécessaires pour permettre l'introduction

de demandes de capacités de l'infrastructure ferroviaire ;

23° « Enquête » : une procédure visant à prévenir les accidents et incidents et consistant à collecter et analyser des informations, à tirer des conclusions, y compris la détermination des causes et, le cas échéant, à formuler des recommandations en matière de sécurité ;

24° « Enquêteur principal » : la personne responsable de l'organisation, de la conduite et du contrôle d'une enquête ;

25° « Entité adjudicatrice » : toute entité publique ou privée, qui commande la conception et/ou la construction, le renouvellement ou le réaménagement d'un sous-système. Cette entité peut être une entreprise ferroviaire, un gestionnaire d'infrastructure ou un détenteur, ou bien le concessionnaire qui est chargé de la mise en œuvre d'un projet ;

26° « Entité chargée de l'entretien » : une entité chargée de l'entretien d'un véhicule et inscrite en tant que telle dans le Registre national des véhicules ;

27° « Entreprise ferroviaire » : toute entreprise à statut privé ou public et titulaire d'une licence conformément à la législation européenne applicable, dont l'activité principale est la fourniture de prestations de transport de marchandises et/ou de voyageurs par chemin de fer, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise; ce terme recouvre aussi les entreprises qui assurent uniquement la traction ;

28° « Exigences essentielles » : l'ensemble des conditions décrites à l'annexe 16 auxquelles doivent satisfaire le système ferroviaire, les sous-systèmes et les constituants d'interopérabilité y compris les interfaces ;

29° « Gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire » : tout organisme ou toute entreprise chargés en particulier de l'établissement et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire. Ceci peut également inclure la gestion des systèmes de contrôle et de sécurité de l'infrastructure. Les fonctions de gestionnaire de l'infrastructure sur tout ou partie d'un réseau peuvent être attribuées à plusieurs organismes ou entreprises ;

de demandes de capacités de l'infrastructure ferroviaire ;

23° « Enquête » : une procédure visant à prévenir les accidents et incidents et consistant à collecter et analyser des informations, à tirer des conclusions, y compris la détermination des causes et, le cas échéant, à formuler des recommandations en matière de sécurité ;

24° « Enquêteur principal » : la personne responsable de l'organisation, de la conduite et du contrôle d'une enquête ;

25° « Entité adjudicatrice » : toute entité publique ou privée, qui commande la conception et/ou la construction, le renouvellement ou le réaménagement d'un sous-système. Cette entité peut être une entreprise ferroviaire, un gestionnaire d'infrastructure ou un détenteur, ou bien le concessionnaire qui est chargé de la mise en œuvre d'un projet ;

26° « Entité chargée de l'entretien » : une entité chargée de l'entretien d'un véhicule et inscrite en tant que telle dans le Registre national des véhicules ;

27° « Entreprise ferroviaire » : toute entreprise à statut privé ou public et titulaire d'une licence conformément à la législation européenne applicable, dont l'activité principale est la fourniture de prestations de transport de marchandises et/ou de voyageurs par chemin de fer, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise; ce terme recouvre aussi les entreprises qui assurent uniquement la traction ;

28° « Exigences essentielles » : l'ensemble des conditions décrites à l'annexe 16 auxquelles doivent satisfaire le système ferroviaire, les sous-systèmes et les constituants d'interopérabilité y compris les interfaces ;

28/1° « Exploitant d'installation de service » : toute entité publique ou privée chargée de gérer une ou plusieurs installations de service ou de fournir à des entreprises ferroviaires un ou plusieurs des services visés à l'annexe 1, points 2, 3 et 4 ;

29° « Gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire » : tout organisme ou toute entreprise chargés en particulier de l'établissement, de la gestion et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire, y compris la gestion du trafic, et du système de signalisation et de contrôle-commande. Les fonctions de gestionnaire de l'infrastructure sur tout ou partie d'un réseau peuvent être attribuées à plusieurs organismes ou entreprises ;

30° « Horaire de service » : les données définissant tous les mouvements programmés des trains et du matériel roulant, sur l'infrastructure ferroviaire concernée, pendant la période de validité de cet horaire ;

31° « Incident » : tout événement, autre qu'un accident ou un accident grave, lié à l'exploitation de trains et affectant la sécurité d'exploitation ;

32° « Infrastructure ferroviaire » : *l'ensemble des éléments visés à l'annexe I, partie A, du règlement (CE) n° 851/2006 de la Commission du 9 juin 2006 relatif à la fixation du contenu des différentes positions des schémas de comptabilisation de l'annexe Ire du règlement (CEE) n° 1108/70 du Conseil du 4 juin 1970 ;*

33° « Infrastructure saturée » : la section de l'infrastructure ferroviaire pour laquelle les demandes de capacités de l'infrastructure ferroviaire ne peuvent être totalement satisfaites pendant certaines périodes, même après coordination des différentes demandes de réservation de capacités ;

34° « Interopérabilité » : l'aptitude d'un système ferroviaire à permettre la circulation sûre et sans rupture de trains en accomplissant les performances requises pour ces lignes. Cette aptitude dépend de l'ensemble des conditions réglementaires, techniques et opérationnelles qui doivent être remplies pour satisfaire aux exigences essentielles ;

35° « Licence » : l'attestation par laquelle une entreprise est reconnue par l'autorité compétente d'un Etat membre de l'Union européenne comme entreprise ferroviaire pour les fournitures de services de transport ferroviaire qui y sont mentionnées ;

36° « Licence de conducteur de train » : le permis délivré à un conducteur de train par l'autorité de sécurité attestant que le conducteur remplit des conditions minimales en matière d'exigences médicales, psychologiques, de scolarité de base et de

30° « Horaire de service » : les données définissant tous les mouvements programmés des trains et du matériel roulant, sur l'infrastructure ferroviaire concernée, pendant la période de validité de cet horaire ;

31° « Incident » : tout événement, autre qu'un accident ou un accident grave, lié à l'exploitation de trains et affectant la sécurité d'exploitation ;

32° « Infrastructure ferroviaire » : *l'ensemble des éléments visés à l'annexe 23 ;*

33° « Infrastructure saturée » : la section de l'infrastructure ferroviaire pour laquelle les demandes de capacités de l'infrastructure ferroviaire ne peuvent être totalement satisfaites pendant certaines périodes, même après coordination des différentes demandes de réservation de capacités ;

33/1° « Installation de service » : *l'installation, y compris les terrains, bâtiments et équipements qui ont été spécialement aménagés, en totalité ou en partie, pour permettre la fourniture d'un ou plusieurs des services visés à l'annexe 1, points 2, 3 et 4 ;*

34° « Interopérabilité » : l'aptitude d'un système ferroviaire à permettre la circulation sûre et sans rupture de trains en accomplissant les performances requises pour ces lignes. Cette aptitude dépend de l'ensemble des conditions réglementaires, techniques et opérationnelles qui doivent être remplies pour satisfaire aux exigences essentielles ;

34/1° « Itinéraire de substitution » : *un autre itinéraire entre la même origine et la même destination, l'entreprise ferroviaire pouvant substituer un itinéraire à l'autre pour exploiter le service de fret ou de transport de voyageurs concerné ;*

35° « Licence » : *une autorisation accordée par l'autorité responsable des licences à une entreprise à laquelle la qualité de fournisseur de services de transport ferroviaire en tant qu'entreprise ferroviaire est reconnue. Cette qualité peut être limitée à l'exploitation de certains types de services ;*

36° « Licence de conducteur de train » : le permis délivré à un conducteur de train par l'autorité de sécurité attestant que le conducteur remplit des conditions minimales en matière d'exigences médicales, psychologiques, de scolarité de base et de

compétences professionnelles générales ;

37° « Méthodes de sécurité communes (MSC) » : les méthodes qui seront élaborées pour décrire comment évaluer les niveaux de sécurité, la réalisation des objectifs de sécurité et la conformité à d'autres exigences en matière de sécurité ;

38° « Ministre » : le ministre qui a la régulation du transport ferroviaire dans ses attributions ;

39° « Mise en exploitation » : ensemble des opérations en ce compris la mise à jour de l'agrément de sécurité et des certificats de sécurité par lesquelles l'utilisation d'un sous-système ou d'un ensemble de sous-systèmes est autorisé sur le réseau ferroviaire belge ;

40° « Mise en service » : l'ensemble des opérations par lesquelles un sous-système ou un véhicule est mis en état de fonctionnement nominal ;

41° « Norme harmonisée » : toute norme européenne adoptée par l'un des organismes de normalisation européens énumérés à l'annexe I de la directive 98/34/CE du Parlement européen et du Conseil du 22 juin 1998 prévoyant une procédure d'information dans le domaine des normes et réglementations techniques et des règles relatives aux services de la société de l'information et qui, seule ou conjointement à d'autres normes, constitue une solution pour le respect d'une disposition légale ;

42° « Objectifs de sécurité communs (OSC) » : les niveaux de sécurité que doivent au moins atteindre les différentes parties du système ferroviaire (comme le système ferroviaire conventionnel, le système ferroviaire à grande vitesse, les tunnels ferroviaires de grande longueur ou les lignes uniquement utilisées pour le transport de marchandises) et le système dans son ensemble, exprimés sous forme de critères d'acceptation des risques ;

43° « Organe de contrôle » : l'autorité de régulation économique du transport ferroviaire ;

44° « Organisme d'enquête » : l'organe chargé de mener les enquêtes sur les accidents et les incidents ;

45° « Organismes désignés » : les organismes chargés d'instruire la procédure de vérification des sous-systèmes par rapport aux règles nationales techniques en l'absence de STI ou en cas de dérogation à celles-ci ;

compétences professionnelles générales ;

37° « Méthodes de sécurité communes (MSC) » : les méthodes qui seront élaborées pour décrire comment évaluer les niveaux de sécurité, la réalisation des objectifs de sécurité et la conformité à d'autres exigences en matière de sécurité ;

38° « Ministre » : le ministre qui a la régulation du transport ferroviaire dans ses attributions ;

39° « Mise en exploitation » : ensemble des opérations en ce compris la mise à jour de l'agrément de sécurité et des certificats de sécurité par lesquelles l'utilisation d'un sous-système ou d'un ensemble de sous-systèmes est autorisé sur le réseau ferroviaire belge ;

40° « Mise en service » : l'ensemble des opérations par lesquelles un sous-système ou un véhicule est mis en état de fonctionnement nominal ;

41° « Norme harmonisée » : toute norme européenne adoptée par l'un des organismes de normalisation européens énumérés à l'annexe I de la directive 98/34/CE du Parlement européen et du Conseil du 22 juin 1998 prévoyant une procédure d'information dans le domaine des normes et réglementations techniques et des règles relatives aux services de la société de l'information et qui, seule ou conjointement à d'autres normes, constitue une solution pour le respect d'une disposition légale ;

42° « Objectifs de sécurité communs (OSC) » : les niveaux de sécurité que doivent au moins atteindre les différentes parties du système ferroviaire (comme le système ferroviaire conventionnel, le système ferroviaire à grande vitesse, les tunnels ferroviaires de grande longueur ou les lignes uniquement utilisées pour le transport de marchandises) et le système dans son ensemble, exprimés sous forme de critères d'acceptation des risques ;

43° « Organe de contrôle » : l'autorité de régulation économique du transport ferroviaire ;

44° « Organisme d'enquête » : l'organe chargé de mener les enquêtes sur les accidents et les incidents ;

45° « Organismes désignés » : les organismes chargés d'instruire la procédure de vérification des sous-systèmes par rapport aux règles nationales techniques en l'absence de STI ou en cas de dérogation à celles-ci ;

46° « Organismes notifiés » : les organismes chargés d'évaluer la conformité ou l'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité ou d'instruire la procédure de vérification « CE » des sous-systèmes ;

47° « Paramètre fondamental » : toute condition réglementaire, technique ou opérationnelle qui est essentielle pour l'interopérabilité et qui est spécifiée dans les STI pertinentes ;

48° « Partie intéressée » : l'entreprise ferroviaire qui a introduit une demande de capacités de l'infrastructure ainsi que les autres parties qui souhaitent formuler des commentaires au sujet de l'incidence que l'horaire de service pourrait avoir sur leur aptitude à fournir des services ferroviaires durant la période de validité de l'horaire de service ;

49° « Personnel de bord » : le personnel composé, d'une part, des conducteurs de train et, d'autre part, des autres personnels de bord assurant des tâches déterminantes pour la sécurité ;

50° « Plan de renforcement des capacités » : une mesure ou une série de mesures, assorties d'un calendrier de mise en œuvre et visant à réduire les contraintes en matière de capacité qui entraînent la déclaration d'une section de l'infrastructure ferroviaire comme « infrastructure saturée » ;

51° « Projet à un stade avancé de développement » : tout projet dont la phase de planification/construction est à un stade tel qu'une modification des spécifications techniques serait inacceptable pour l'Etat membre concerné. Cet empêchement peut être de nature juridique, contractuelle, économique, financière, sociale ou environnementale et doit être dûment justifié ;

52° « Réaménagement » : les travaux importants de modification d'un sous-système ou d'une partie de sous-système améliorant les performances globales du sous-système ;

53° « Registre national des véhicules (RNV) » : le registre des véhicules autorisés à circuler sur le réseau ferroviaire belge ;

54° « Règles nationales techniques » : les règles de sécurité visées à l'article 171 du présent Code ferroviaire ;

55° « Règles de sécurité » : toutes les règles qui contiennent des exigences en matière de sécurité ferroviaire, imposées sur le réseau belge, quel que soit l'organisme qui les édicte ;

46° « Organismes notifiés » : les organismes chargés d'évaluer la conformité ou l'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité ou d'instruire la procédure de vérification « CE » des sous-systèmes ;

47° « Paramètre fondamental » : toute condition réglementaire, technique ou opérationnelle qui est essentielle pour l'interopérabilité et qui est spécifiée dans les STI pertinentes ;

48° « Partie intéressée » : l'entreprise ferroviaire qui a introduit une demande de capacités de l'infrastructure ainsi que les autres parties qui souhaitent formuler des commentaires au sujet de l'incidence que l'horaire de service pourrait avoir sur leur aptitude à fournir des services ferroviaires durant la période de validité de l'horaire de service ;

49° « Personnel de bord » : le personnel composé, d'une part, des conducteurs de train et, d'autre part, des autres personnels de bord assurant des tâches déterminantes pour la sécurité ;

50° « Plan de renforcement des capacités » : une mesure ou une série de mesures, assorties d'un calendrier de mise en œuvre et visant à réduire les contraintes en matière de capacité qui entraînent la déclaration d'une section de l'infrastructure ferroviaire comme « infrastructure saturée » ;

51° « Projet à un stade avancé de développement » : tout projet dont la phase de planification/construction est à un stade tel qu'une modification des spécifications techniques serait inacceptable pour l'Etat membre concerné. Cet empêchement peut être de nature juridique, contractuelle, économique, financière, sociale ou environnementale et doit être dûment justifié ;

52° « Réaménagement » : les travaux importants de modification d'un sous-système ou d'une partie de sous-système améliorant les performances globales du sous-système ;

53° « Registre national des véhicules (RNV) » : le registre des véhicules autorisés à circuler sur le réseau ferroviaire belge ;

54° « Règles nationales techniques » : les règles de sécurité visées à l'article 171 du présent Code ferroviaire ;

55° « Règles de sécurité » : toutes les règles qui contiennent des exigences en matière de sécurité ferroviaire, imposées sur le réseau belge, quel que soit l'organisme qui les édicte ;

56° « Règles nationales de sécurité » : toutes les règles qui contiennent des exigences en matière de sécurité ferroviaire, qui sont imposées au niveau du réseau ferroviaire belge et sont applicables à plus d'une entreprise ferroviaire, quel que soit l'organisme qui les prescrit ;

57° « Renouvellement de l'infrastructure ferroviaire » : les travaux importants de substitution d'un sous-système ou d'une partie de sous-système ne modifiant pas les performances globales du sous-système ;

58° « Répartition » : l'affectation par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire des capacités de l'infrastructure ferroviaire ;

59° « Réseau » : *les lignes, les gares, les terminaux et tout type d'équipement fixe nécessaire pour assurer l'exploitation sûre et continue du système ferroviaire ;*

60° « Série » : un nombre de véhicules identiques dont la conception relève du même type ;

61° « Service de transport international de marchandises » : *un service de transport ferroviaire de marchandises dans le cadre duquel le train franchit au moins une fois la frontière d'un Etat membre; le train peut être assemblé et/ou divisé, et les différentes parties le constituant peuvent avoir des provenances et destinations différentes, à condition que tous les wagons franchissent au moins une frontière ;*

62° « Service de transport international de voyageurs » : un service de transport de voyageurs dans le cadre duquel le train franchit au moins une fois la frontière d'un Etat membre et dont l'objet principal est le transport de voyageurs entre gares situées dans des Etats membres différents; le train peut être divisé ou assemblé et divisé, et les différentes parties le constituant peuvent avoir des provenances et des destinations différentes, à condition que toutes les voitures franchissent au moins une frontière ;

63° « Service ferroviaire » : toute prestation de transport national ou international de voyageurs, de marchandises ou de transport combiné national ou international de marchandises ;

56° « Règles nationales de sécurité » : toutes les règles qui contiennent des exigences en matière de sécurité ferroviaire, qui sont imposées au niveau du réseau ferroviaire belge et sont applicables à plus d'une entreprise ferroviaire, quel que soit l'organisme qui les prescrit ;

57° « Renouvellement de l'infrastructure ferroviaire » : les travaux importants de substitution d'un sous-système ou d'une partie de sous-système ne modifiant pas les performances globales du sous-système ;

58° « Répartition » : l'affectation par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire des capacités de l'infrastructure ferroviaire ;

59° « Réseau » : *l'ensemble de l'infrastructure ferroviaire gérée par un gestionnaire de l'infrastructure ;*

60° « Série » : un nombre de véhicules identiques dont la conception relève du même type ;

61° « Service de transport international de marchandises » : *un service de transport dans le cadre duquel le train franchit au moins une fois la frontière d'un Etat membre ; le train peut être assemblé et/ou divisé, et les différentes parties le constituant peuvent avoir des provenances et destinations différentes, à condition que tous les wagons franchissent au moins une frontière ;*

61/1° « Service de maintenance lourde » : *les travaux qui ne sont pas effectués de manière régulière et dans le cadre des activités quotidiennes, et qui impliquent que le véhicule soit retiré du service ;*

62° « Service de transport international de voyageurs » : *un service de transport de voyageurs dans le cadre duquel le train franchit au moins une fois la frontière d'un Etat membre et dont l'objet principal est le transport de voyageurs entre des gares situées dans des Etats membres différents ; le train peut être divisé ou assemblé et divisé, et les différentes parties le constituant peuvent avoir des provenances et des destinations différentes, à condition que toutes les voitures franchissent au moins une frontière ;*

63° « Service ferroviaire » : toute prestation de transport national ou international de voyageurs, de marchandises ou de transport combiné national ou international de marchandises ;

63/1° « Services régionaux » : *les services de transport dont l'objet principal est de répondre aux besoins de transports d'une région, y compris d'une*

64° « Sillon » : la capacité de l'infrastructure ferroviaire requise pour faire circuler un train d'un point à un autre à un moment donné ;

65° « Sous-systèmes » : le résultat de la subdivision du système ferroviaire tel qu'indiqué à l'annexe 15 et pour lequel des exigences essentielles doivent être définies. Ces sous-systèmes sont de nature structurelle ou fonctionnelle ;

66° « Spécification européenne » : une spécification technique commune, un agrément technique européen ou une norme nationale transposant une norme européenne tels que définis à l'article 67bis de l'arrêté royal du 10 janvier 1996 relatif aux marchés publics de travaux, de fournitures et de services dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des services postaux ;

67° « Spécifications techniques d'interopérabilité (STI) » : les spécifications dont chaque sous-système ou partie de sous-système fait l'objet en vue de satisfaire aux exigences essentielles et d'assurer l'interopérabilité du système ferroviaire ;

68° « Substitution dans le cadre d'un entretien » : le remplacement de composants par des pièces de fonction et performances identiques dans le cadre d'un entretien préventif ou correcteur ;

69° « Système de gestion de la sécurité » : l'organisation et les dispositions établies par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou une entreprise ferroviaire pour assurer la gestion sûre de ses activités ;

70° « Système ferroviaire » : le système constitué par les infrastructures ferroviaires, comprenant les lignes et les installations fixes du système ferroviaire, et les véhicules de toute catégorie et origine, qui parcourent ces infrastructures ;

71° « Système ferroviaire transeuropéen » : les systèmes ferroviaires transeuropéens conventionnels et à grande vitesse décrits à l'annexe 14 ;

région transfrontalière ;

63/2° « Services urbains et suburbains » : les services de transport dont l'objet principal est de répondre aux besoins de transports d'un centre urbain ou d'une agglomération, y compris d'une agglomération transfrontalière, ainsi qu'aux besoins de transports entre ce centre ou cette agglomération et ses banlieues ;

64° « Sillon » : la capacité de l'infrastructure ferroviaire requise pour faire circuler un train d'un point à un autre au cours d'une période donnée ;

65° « Sous-systèmes » : le résultat de la subdivision du système ferroviaire tel qu'indiqué à l'annexe 15 et pour lequel des exigences essentielles doivent être définies. Ces sous-systèmes sont de nature structurelle ou fonctionnelle ;

66° « Spécification européenne » : une spécification technique commune, un agrément technique européen ou une norme nationale transposant une norme européenne tels que définis à l'article 67bis de l'arrêté royal du 10 janvier 1996 relatif aux marchés publics de travaux, de fournitures et de services dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des services postaux ;

67° « Spécifications techniques d'interopérabilité (STI) » : les spécifications dont chaque sous-système ou partie de sous-système fait l'objet en vue de satisfaire aux exigences essentielles et d'assurer l'interopérabilité du système ferroviaire ;

68° « Substitution dans le cadre d'un entretien » : le remplacement de composants par des pièces de fonction et performances identiques dans le cadre d'un entretien préventif ou correcteur ;

69° « Système de gestion de la sécurité » : l'organisation et les dispositions établies par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou une entreprise ferroviaire pour assurer la gestion sûre de ses activités ;

70° « Système ferroviaire » : le système constitué par les infrastructures ferroviaires, comprenant les lignes et les installations fixes du système ferroviaire, et les véhicules de toute catégorie et origine, qui parcourent ces infrastructures ;

71° « Système ferroviaire transeuropéen » : les systèmes ferroviaires transeuropéens conventionnels et à grande vitesse décrits à l'annexe 14 ;

71/1° « Transit » : la traversée du territoire de l'Union sans chargement ni déchargement de marchandises et/ou sans prise en charge ni dépose de

72° « Type de véhicule » : un type de véhicule définissant les caractéristiques de conception essentielles du véhicule, telles que visées par l'attestation d'examen de type " CE " unique décrite dans le module B de l'annexe II de la décision n° 768/2008/CE du Parlement européen et du Conseil du 9 juillet 2008 relative à un cadre commun pour la commercialisation des produits et abrogeant la décision 93/465/CEE du Conseil ;

73° « Véhicule » : un véhicule ferroviaire apte à circuler sur ses propres roues sur une ligne ferroviaire, avec ou sans traction. Un véhicule se compose d'un ou plusieurs sous-systèmes de nature structurelle et fonctionnelle ou de parties de ces sous-systèmes ;

74° « installation de service » : l'installation, y compris les terrains, bâtiments et équipements qui ont été spécialement aménagés, en totalité ou en partie, pour permettre la fourniture d'un ou plusieurs des services visés à l'annexe Ire, points 2, 3 et 4, du Code ferroviaire ;

75° « exploitant d'installation de service » : toute entité publique ou privée chargée de gérer une ou plusieurs installations de service ou de fournir à des entreprises ferroviaires un ou plusieurs des services visés à l'annexe Ire, points 2, 3 et 4, du Code ferroviaire.

voyageurs sur ce territoire ;

72° « Type de véhicule » : un type de véhicule définissant les caractéristiques de conception essentielles du véhicule, telles que visées par l'attestation d'examen de type " CE " unique décrite dans le module B de l'annexe II de la décision n° 768/2008/CE du Parlement européen et du Conseil du 9 juillet 2008 relative à un cadre commun pour la commercialisation des produits et abrogeant la décision 93/465/CEE du Conseil ;

73° « Véhicule » : un véhicule ferroviaire apte à circuler sur ses propres roues sur une ligne ferroviaire, avec ou sans traction. Un véhicule se compose d'un ou plusieurs sous-systèmes de nature structurelle et fonctionnelle ou de parties de ces sous-systèmes ;

74° « Voies de garage » : les voies spécifiquement réservées au stationnement temporaire des véhicules ferroviaires entre deux missions ;

75° « décision 2009/561/CE » : la décision de la Commission du 22 juillet 2009 modifiant la décision 2006/679/CE relative à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système contrôle-commande et signalisation du système ferroviaire transeuropéen conventionnel ;

76° « décision 2008/386/CE » : la décision de la Commission du 23 avril 2008 modifiant l'annexe A de la décision 2006/679/CE relative à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système contrôle-commande et signalisation du système ferroviaire transeuropéen conventionnel ;

77° « décision 2006/860/CE » : décision de la Commission du 7 novembre 2006 concernant une spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système contrôle-commande et signalisation du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et modifiant l'annexe A de la décision 2006/679/CE concernant la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système contrôle-commande et signalisation du système ferroviaire transeuropéen conventionnel ».

Titre 2. - Séparation entre, d'une part, l'activité de transport et la gestion de l'infrastructure ferroviaire et, d'autre part, entre la fourniture de services de transport de voyageurs au titre des missions de service public et les activités relatives à la fourniture d'autres services de transport ou à

Titre 2. - Principes d'organisation et de gestion

toute autre activité

Art. 4. § 1^{er}. Les entreprises, qui fournissent des services de transport ferroviaire et qui exercent la gestion de l'infrastructure ferroviaire, tiennent dans leur comptabilité interne des comptes séparés, d'une part, pour l'activité relative à la fourniture de services de transport ferroviaire et, d'autre part, pour la gestion de l'infrastructure ferroviaire. L'annexe de leur compte annuel contient des bilans, des comptes de résultats et des flux de trésorerie séparés, d'une part, pour les activités relatives à la fourniture de services de transport et, d'autre part, pour les activités concernant la gestion de l'infrastructure ferroviaire.

Les aides publiques versées pour la fourniture de services de transport ferroviaire ou pour la gestion de l'infrastructure ferroviaire ne peuvent être transférées à l'autre activité.

Les comptes relatifs aux deux activités sont tenus de façon à refléter cette interdiction.

§ 2. Les entreprises ferroviaires tiennent dans leur comptabilité interne des comptes séparés relatifs à l'activité de transport ferroviaire de marchandises. L'annexe de leur compte annuel contient un bilan, un compte de résultat et un flux de trésorerie séparés pour l'activité de transport ferroviaire de marchandises.

Les contributions versées à la fourniture de services de transport de voyageurs au titre des missions de service public doivent figurer séparément dans les comptes correspondants et ne peuvent pas être transférées à l'activité relative à la fourniture d'autres services de transport ou à toute autre activité.

Chapitre 1^{er}. Séparation comptable

Art. 4. § 1^{er}. Les entreprises, qui fournissent des services de transport ferroviaire et qui exercent la gestion de l'infrastructure ferroviaire, tiennent dans leur comptabilité interne des comptes séparés, d'une part, pour l'activité relative à la fourniture de services de transport ferroviaire et, d'autre part, pour la gestion de l'infrastructure ferroviaire. L'annexe de leur compte annuel contient des bilans, des comptes de résultats et des flux de trésorerie séparés, d'une part, pour les activités relatives à la fourniture de services de transport et, d'autre part, pour les activités concernant la gestion de l'infrastructure ferroviaire.

Les aides publiques versées pour la fourniture de services de transport ferroviaire ou pour la gestion de l'infrastructure ferroviaire ne peuvent être transférées à l'autre activité.

§ 2. Les entreprises ferroviaires tiennent dans leur comptabilité interne des comptes séparés pour, d'une part, l'activité de transport ferroviaire de marchandises et, d'autre part, les activités relatives à la fourniture de services de transport ferroviaire de voyageurs. L'annexe de leur compte annuel contient un bilan, un compte de résultat et un flux de trésorerie séparés pour l'activité de transport ferroviaire de marchandises et pour l'activité de transport ferroviaire de voyageurs.

Les fonds publics versés pour des activités relatives à la fourniture de services de transport au titre des missions de service public figurent séparément, conformément à l'article 7 du règlement 1370/2007, dans les comptes correspondants et ne sont pas transférés aux activités relatives à la fourniture d'autres services de transport ou à toute autre activité.

§ 3. Les comptes relatifs aux différents domaines d'activité visés aux paragraphes 1^{er} et 2 sont tenus de façon à permettre le suivi de l'interdiction de transférer des fonds publics d'un domaine d'activité à un autre et le contrôle de l'emploi des recettes tirées des redevances d'utilisation de l'infrastructure et des excédents dégagés d'autres activités commerciales.

Chapitre 2. Indépendance du gestionnaire de l'infrastructure

Art. 4/1. Tout en respectant le présent Code et ses

arrêtés d'exécution, le gestionnaire de l'infrastructure est responsable de son organisation, de sa gestion et de son contrôle interne.

Art. 4/2. § 1^{er}. *Les fonctions essentielles en vue de garantir un accès équitable et non discriminatoire à l'infrastructure sont exercées par des entités ou entreprises qui ne sont pas elles-mêmes fournisseurs de services de transport ferroviaire.*

Les fonctions essentielles sont :

1° l'adoption des décisions concernant la répartition des sillons, y compris la définition et l'évaluation de la disponibilité, ainsi que l'attribution de sillons individuels ; et

2° l'adoption des décisions concernant la tarification pour l'utilisation de l'infrastructure, y compris la détermination et le recouvrement des redevances.

§ 2. *Si le gestionnaire de l'infrastructure n'est pas indépendant des entreprises ferroviaires sur le plan juridique, organisationnel ou décisionnel, les fonctions visées au titre 3, chapitres 4 et 5, sont assumées respectivement par un organisme de tarification et par un organisme de répartition qui sont indépendants des entreprises ferroviaires sur le plan juridique, organisationnel et décisionnel.*

§ 3. *Lorsqu'elles portent sur des fonctions essentielles du gestionnaire de l'infrastructure, les dispositions du titre 3, chapitres 4 et 5, s'entendent comme s'appliquant à l'organisme de tarification ou à l'organisme de répartition pour leurs compétences respectives.*

Chapitre 3. Gestion des entreprises ferroviaires selon des principes commerciaux

Art. 4/3. *Les entreprises ferroviaires sont gérées selon les principes qui s'appliquent aux sociétés commerciales, quel que soit leur propriétaire. Cette règle s'applique également à leurs obligations de service public et aux contrats de service public qu'elles concluent avec les autorités compétentes de l'État.*

Dans le respect du présent Code ferroviaire et de ses arrêtés d'exécution, les entreprises ferroviaires sont en particulier libres:

- a) de définir leur organisation interne, sans préjudice des dispositions des articles 4/2, 26, 27 et 46;*
- b) de contrôler la fourniture et la commercialisation des services et d'en fixer la tarification;*
- c) de prendre les décisions concernant le personnel, les actifs et les achats propres;*
- d) de développer leur part de marché, de créer de*

nouvelles technologies et de nouveaux services et d'adopter toute technique innovatrice de gestion;
e) de lancer de nouvelles activités dans des domaines associés à l'activité ferroviaire.

Les actionnaires d'entreprises ferroviaires détenues ou contrôlées par l'État peuvent exiger leur approbation préalable pour les principales décisions relatives à la gestion de l'entreprise, à l'instar des actionnaires de sociétés anonymes privées, en application du droit des sociétés. Les dispositions du présent article s'appliquent sans préjudice des compétences des organes de surveillance prévus par le droit des sociétés en ce qui concerne la nomination des membres du conseil d'administration.

Titre 3. – Utilisation de l'infrastructure ferroviaire

Chapitre 1^{er}. – Accès à l'infrastructure ferroviaire

Section 1^{re}. – Droit d'accès et de transit

Art. 5. *Ont un droit d'accès à l'infrastructure ferroviaire :*

1° *La Société nationale des Chemins de fer belges pour l'exploitation de l'ensemble de ses activités de transports ;*

2° *Toute entreprise ferroviaire établie dans un Etat membre de l'Union européenne, pour l'exploitation de tout type de services de transport de marchandises ;*

3° *Toute entreprise ferroviaire établie dans un Etat membre de l'Union européenne pour l'exploitation de services de transport international de voyageurs ;*

4° *Toute association touristique effectuant des circulations à des fins touristiques avec du matériel historique et reconnue à cette fin.*

Titre 3. – Utilisation de l'infrastructure ferroviaire

Chapitre 1^{er}. – Accès à l'infrastructure ferroviaire

Section 1^{re}. – Droit d'accès et de transit

Art. 5. *Ont un droit d'accès à l'infrastructure ferroviaire, à des conditions équitables, non discriminatoires et transparentes :*

1° *La Société nationale des Chemins de fer belges pour l'exploitation de l'ensemble de ses activités de transports. Ce droit concerne également l'accès à l'infrastructure reliant les ports de navigation maritime et intérieure et les autres installations de service visées à l'annexe 1^{re}, point 2, et à l'infrastructure desservant ou pouvant desservir plus d'un client final ;*

2° *Toute entreprise ferroviaire établie dans un Etat membre de l'Union européenne, pour l'exploitation de tout type de services de transport de marchandises. Ce droit concerne également l'accès à l'infrastructure reliant les ports de navigation maritime et intérieure et les autres installations de service visées à l'annexe 1^{re}, point 2, et à l'infrastructure desservant ou pouvant desservir plus d'un client final ;*

3° *Toute entreprise ferroviaire établie dans un Etat membre de l'Union européenne pour l'exploitation de services de transport international de voyageurs. Ce droit concerne également l'accès à l'infrastructure reliant les installations de service visées à l'annexe 1^{re}, point 2 ;*

4° *Toute association touristique effectuant des circulations à des fins touristiques avec du matériel historique et reconnue à cette fin.*

Section 2. – Services à fournir aux entreprises ferroviaires

Art. 9. § 1^{er}. *L'accès par le réseau ferré aux services liés aux activités ferroviaires visées à l'article 5, ainsi que la fourniture de ces services dans les terminaux et les ports qui desservent ou peuvent desservir plus d'un client final sont assurés à toutes les entreprises ferroviaires d'une manière non discriminatoire et transparente et les demandes des entreprises ferroviaires ne peuvent être soumises à des restrictions que s'il existe d'autres solutions viables par chemin de fer aux conditions du marché.*

§ 2. *L'entreprise ferroviaire peut prétendre, sur une base non discriminatoire, à l'ensemble des prestations minimales visées au point 1 de l'annexe 1 ainsi qu'à l'accès par le réseau aux infrastructures de services décrits à l'annexe 1. Les services visés au point 2 de l'annexe 1 sont fournis de manière non discriminatoire; les demandes des entreprises ferroviaires pour les services visés au point 2 de l'annexe 1 ne peuvent être rejetées que s'il existe d'autres options viables aux conditions du marché.*

§ 3. *Des services complémentaires, visés à l'annexe 1, point 3, peuvent être fournis à la demande d'une entreprise ferroviaire par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire. Dans une telle hypothèse, ils doivent être fournis de manière non discriminatoire à l'égard de tout candidat qui en fait la demande.*

Section 2. – Services à fournir aux entreprises ferroviaires

Art. 9. § 1^{er}. *Le gestionnaire de l'infrastructure fournit à toutes les entreprises ferroviaires, de manière non discriminatoire, l'ensemble des prestations minimales établies à l'annexe 1^{re}, point 1.*

§ 2. *Les exploitants d'installations de service fournissent à toutes les entreprises ferroviaires, de manière non discriminatoire, un accès, y compris aux voies d'accès, aux infrastructures visées à l'annexe 1^{re}, point 2, et aux services offerts dans ces infrastructures.*

§ 3. *Afin d'assurer la totale transparence et le caractère non discriminatoire de l'accès aux installations de service visées à l'annexe 1^{re}, point 2, a), b), c), d), g) et i), et de la fourniture de services dans ces installations lorsque l'exploitant d'une telle installation de service est sous le contrôle direct ou indirect d'une entité ou entreprise qui est également active et occupe une position dominante sur des marchés nationaux de services de transport ferroviaire pour lesquels l'installation est utilisée, il est organisé de manière à assurer son indépendance organisationnelle et décisionnelle vis-à-vis de cette entité ou entreprise. Cette indépendance n'implique pas obligatoirement l'établissement d'une entité juridique distincte pour ces installations de service et peut être réalisée par la mise en place de divisions distinctes au sein d'une même entité juridique.*

Pour toutes les installations de service visées à l'annexe 1^{re}, point 2, l'exploitant et l'entité ou l'entreprise disposent de comptes séparés, y compris des bilans, des comptes de résultat et des flux de trésorerie séparés.

Lorsque l'exploitation de l'installation de service est assurée par un gestionnaire de l'infrastructure ou que l'exploitant de l'installation de service est sous le contrôle direct ou indirect d'un gestionnaire de l'infrastructure, le respect des exigences visées dans le présent paragraphe est réputé être démontré par le

§ 4. L'entreprise ferroviaire peut demander au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou à d'autres fournisseurs de fournir les services connexes visés à l'annexe 1, point 4. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire n'est pas tenu de fournir ces services.

§ 5. Le présent article n'est pas d'application dans le cas des installations de service visées à l'annexe 1, point 2, a).

respect des exigences visées à l'article 4/2.

§ 4. Les demandes d'accès à l'installation de service, et de fourniture de services dans ladite installation visée à l'annexe 1^{re}, point 2, introduites par les entreprises ferroviaires sont traitées dans un délai raisonnable fixé par l'organe de contrôle. Ces demandes ne peuvent être refusées que s'il existe des alternatives viables permettant aux entreprises ferroviaires d'exploiter le service de fret ou de transport de voyageurs concerné sur le même trajet ou sur un itinéraire de substitution dans des conditions économiquement acceptables. Cela n'oblige pas l'exploitant de l'installation de service à investir dans les ressources ou les installations pour répondre à toutes les demandes introduites par les entreprises ferroviaires.

Lorsque les demandes introduites par les entreprises ferroviaires concernent l'accès à une installation de service et la fourniture de services dans une installation de service gérée par un exploitant d'installation de service visé au paragraphe 3, cet exploitant justifie par écrit toute décision de refus et indique les alternatives viables dans d'autres installations.

§ 5. En cas de conflit entre différentes demandes, un exploitant d'installation de service visée à l'annexe 1^{re}, point 2, tente de répondre à toutes les demandes dans la mesure du possible. Si aucune alternative viable n'existe et qu'il est impossible de répondre à toutes les demandes de capacités pour l'installation concernée sur la base des besoins avérés, le candidat peut introduire une plainte auprès de l'organe de contrôle, qui examine le dossier et prend des mesures, le cas échéant, pour qu'une partie adéquate de la capacité soit dévolue à ce candidat.

§ 6. Si une installation de service visée à l'annexe 1^{re}, point 2, n'a pas été utilisée pendant au moins deux années consécutives et si des entreprises ferroviaires se sont déclarées intéressées par un accès à cette installation auprès de l'exploitant de cette installation, sur la base de besoins avérés, son propriétaire annonce publiquement que son exploitation est disponible à la location ou au crédit-bail en tant qu'installation de service ferroviaire, en totalité ou en partie, à moins que l'exploitant de cette installation de service ne démontre qu'un processus de reconversion en cours empêche son utilisation par une entreprise ferroviaire.

§ 7. Si l'exploitant de l'installation de service fournit l'un des services visés à l'annexe 1^{re}, point 3, en tant que prestations complémentaires, il les fournit de manière non discriminatoire à toute entreprise

ferroviaire qui en fait la demande.

§ 8. Les entreprises ferroviaires peuvent demander, en tant que prestation connexe, au gestionnaire de l'infrastructure ou à d'autres exploitants d'installations de service, une prestation visée à l'annexe I^{re}, point 4. L'exploitant d'installations de service n'est pas tenu de fournir ces prestations connexes. Lorsque l'exploitant de l'installation de service décide de proposer à d'autres l'une de ces prestations, il les fournit sur demande aux entreprises ferroviaires de manière non discriminatoire.

§ 9. Le Roi peut adopter des mesures détaillant la procédure à suivre et les critères à respecter pour l'accès aux services à fournir dans les installations de service visées à l'annexe I^{re}, points 2 à 4.

Art. 9/1. § 1er. Les exploitants d'installations de service visées à l'annexe Ire, point 2, a), fournissent à toutes les entreprises ferroviaires, de manière non discriminatoire, un accès, y compris aux voies d'accès, à ces infrastructures et aux services offerts dans ces infrastructures.

§ 2. Afin d'assurer la totale transparence et le caractère non discriminatoire de l'accès à ces installations de service et de la fourniture de services dans ces installations lorsque l'exploitant d'une telle installation de service est sous le contrôle direct ou indirect d'une entité ou entreprise qui est également active et occupe une position dominante sur des marchés nationaux de services de transport ferroviaire pour lesquels l'installation est utilisée, il est organisé de manière à assurer son indépendance organisationnelle et décisionnelle vis-à-vis de cette entité ou entreprise. Cette indépendance n'implique pas obligatoirement l'établissement d'une entité juridique distincte pour ces installations de service et peut être réalisée par la mise en place de divisions distinctes au sein d'une même entité juridique.

Pour toutes les installations de service visées à l'annexe Ire, point 2, a), l'exploitant et l'entité ou l'entreprise disposent de comptes séparés, y compris des bilans séparés et des comptes séparés de profits et pertes à partir de l'exercice comptable 2015.

Lorsque l'exploitation de l'installation de service visée à l'annexe Ire, point 2, a), est assurée par le gestionnaire de l'infrastructure, le respect des exigences d'indépendance visées dans le présent paragraphe est réputé être démontré par le respect des exigences d'indépendance du gestionnaire de l'infrastructure vis-à-vis des fournisseurs de services de transport ferroviaire.

§ 3. Les demandes d'accès à l'installation de service

et de fourniture de services dans ladite installation visée à l'annexe Ire, point 2, a), introduites par les entreprises ferroviaires sont traitées dans un délai raisonnable fixé par l'organe de contrôle. Ces demandes ne peuvent être refusées que s'il existe des alternatives viables leur permettant d'exploiter le service de transport concerné sur le même trajet ou sur un itinéraire de substitution dans des conditions économiquement acceptables. Cela n'oblige pas l'exploitant de l'installation de service à investir dans les ressources ou les installations pour répondre à toutes les demandes introduites par les entreprises ferroviaires.

Lorsque les demandes introduites par les entreprises ferroviaires concernent l'accès à une installation de service et la fourniture de services dans une installation de service gérée par un exploitant d'installation de service visé au paragraphe 3, l'exploitant justifie par écrit toute décision de refus et indique les alternatives viables dans d'autres installations.

§ 4. En cas de conflit entre différentes demandes, un exploitant d'installation de service visée à l'annexe Ire, point 2, a), tente de répondre à toutes les demandes dans la mesure du possible. Si aucune alternative viable n'existe et qu'il est impossible de répondre à toutes les demandes de capacités pour l'installation concernée sur la base des besoins avérés, le demandeur peut introduire une plainte auprès de l'organe de contrôle, qui examine le dossier et prend des mesures, le cas échéant, pour qu'une partie adéquate de la capacité soit dévolue à ce demandeur.

§ 5. Si une installation de service visée à l'annexe Ire, point 2, a), n'a pas été utilisée pendant au moins deux années consécutives et si des entreprises ferroviaires se sont déclarées intéressées par un accès à cette installation auprès de l'exploitant de cette installation, sur la base de besoins avérés, son propriétaire annonce publiquement que son exploitation est disponible à la location ou au leasing en tant qu'installation de service ferroviaire, en totalité ou en partie, à moins que l'exploitant de cette installation de service ne démontre qu'un processus de reconversion en cours empêche son utilisation par une entreprise ferroviaire.

§ 6. Le Roi peut adopter des mesures détaillant la procédure à suivre et les critères à respecter pour l'accès aux services à fournir dans les installations de service visées par le présent article.

Chapitre 2. – Licence d'entreprise ferroviaire

Chapitre 2. – Licence d'entreprise ferroviaire

Section 1^{re}. – Principes

Art. 11. *Toute entreprise ayant un siège d'exploitation en Belgique a le droit de demander auprès du ministre une licence lui permettant d'être reconnue comme entreprise ferroviaire.*

Section 2. – Conditions de délivrance de la licence

Art. 13. § 1^{er}. Pour obtenir une licence, le demandeur doit pouvoir démontrer à tout moment et dès le début de ses activités, qu'il satisfait ou satisfera aux conditions, déterminées par le Roi par un arrêté délibéré en Conseil des ministres, en matière de capacité financière, de capacité professionnelle, de couverture de sa responsabilité civile ainsi qu'en matière d'honorabilité.

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

§ 3. Le Roi détermine les modalités d'introduction de la demande et de délivrance de la licence.

§ 4. Le Roi fixe les montants minimaux pour la couverture de la responsabilité civile.

Section 4. – Retrait et suspension de la licence

Art. 16. Lorsque le ministre constate qu'il existe un doute sérieux quant au respect des exigences définies dans le présent chapitre ou ses arrêtés d'exécution, par une entreprise ferroviaire à laquelle a été délivrée une licence par l'autorité d'un autre Etat membre, *il en informe* sans délai cette autorité.

Art. 17. Le Roi détermine, par un arrêté délibéré en Conseil des ministres, les cas et les modalités de

Section 1^{re}. – Principes

Art. 11. *Toute entreprise ayant un siège d'exploitation en Belgique a le droit de demander une licence lui permettant d'être reconnue comme entreprise ferroviaire.*

Le Roi désigne, par un arrêté délibéré en Conseil des Ministres, l'autorité responsable de la délivrance des licences.

L'autorité responsable de la délivrance des licences n'effectue elle-même aucune prestation de services de transport ferroviaire et est indépendante de toute entreprise ou entité qui l'effectue.

Section 2. – Conditions de délivrance de la licence

Art. 13. § 1^{er}. *Pour obtenir une licence, le demandeur doit pouvoir démontrer à l'autorité responsable des licences, dès avant le début de ses activités, qu'il pourra à tout moment satisfaire aux conditions, déterminées par le Roi par un arrêté délibéré en Conseil des ministres, en matière de capacité financière, de capacité professionnelle, de couverture de sa responsabilité civile ainsi qu'en matière d'honorabilité.*

Toute entreprise qui satisfait aux exigences mentionnées à l'alinéa 1^{er} est autorisée à recevoir une licence.

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

§ 3. Le Roi détermine les modalités d'introduction de la demande et de délivrance de la licence. *Le Roi peut déterminer le modèle de la licence.*

§ 4. Le Roi fixe les montants minimaux pour la couverture de la responsabilité civile.

Section 4. – Retrait et suspension de la licence

Art. 16. Lorsque l'autorité responsable des licences constate qu'il existe un doute sérieux quant au respect des exigences définies dans le présent chapitre ou ses arrêtés d'exécution, par une entreprise ferroviaire à laquelle a été délivrée une licence par l'autorité d'un autre Etat membre, *elle en informe* sans délai cette autorité.

Art. 17. Le Roi détermine, par un arrêté délibéré en Conseil des ministres, les cas et les modalités de

suspension et de retrait de la licence, d'introduction des nouvelles demandes, de délivrance d'une licence temporaire ainsi que les dispositions spécifiques de suspension ou de retrait qui peuvent être incluses dans la licence.

Art. 18. Toute décision en matière de licences est notifiée à la *Commission européenne*.

suspension et de retrait de la licence, d'introduction des nouvelles demandes, de délivrance d'une licence temporaire..

Des dispositions spécifiques concernant la suspension ou le retrait d'une licence peuvent être incluses dans la licence elle-même.

Art. 18. Toute décision en matière de licences est notifiée à l'Agence.

Chapitre 2/1. Plans d'entreprise

Art. 19/1. *Les entreprises ferroviaires adoptent leurs plans d'entreprise, y compris les plans d'investissement et de financement. Ces plans sont conçus en vue d'atteindre l'équilibre financier des entreprises et de réaliser les autres objectifs de gestion technique, commerciale et financière; ils mentionnent en outre les moyens permettant d'atteindre ces objectifs.*

Art. 19/2. *Conformément à la stratégie visée à l'article 19/3, le gestionnaire de l'infrastructure adopte un plan d'entreprise incluant des plans d'investissement et de financement. Ce plan vise à assurer une utilisation, une mise à disposition et un développement optimaux et efficaces de l'infrastructure, tout en permettant d'atteindre l'équilibre financier et en prévoyant les moyens nécessaires pour réaliser ces objectifs. Le gestionnaire de l'infrastructure donne accès aux candidats connus et, sur demande, aux candidats potentiels aux informations pertinentes et leur donne la possibilité d'exprimer leur avis sur le contenu du plan d'entreprise pour ce qui est des conditions d'accès et d'utilisation, de la nature, de la mise à disposition et du développement de l'infrastructure avant son approbation.*

Chapitre 2/2. Stratégie de développement de l'infrastructure ferroviaire

Art. 19/3. *Le ministre propose au Roi, après consultation des parties intéressées, une stratégie indicative de développement de l'infrastructure ferroviaire visant à répondre aux futurs besoins de mobilité en termes d'entretien, de renouvellement et de développement de l'infrastructure et reposant sur un financement durable du système ferroviaire. Cette stratégie est adoptée par un arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres, couvre une période d'au moins cinq ans et est renouvelable.*

Chapitre 3. – Relations entre gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et entreprises ferroviaires

Section 1^{re}. – Document de référence du réseau

Art. 21. *Le document de référence du réseau comporte les caractéristiques de l'infrastructure ferroviaire mise à la disposition des entreprises ferroviaires. Il contient les informations nécessaires pour accéder à cette infrastructure en exécution du présent Code ferroviaire et déterminées par l'annexe 2. Le document de référence du réseau est tenu à jour et, le cas échéant, modifié.*

Section 2. – Accords

Art. 23. Toute utilisation de l'infrastructure par le bénéficiaire d'un sillon donne lieu préalablement à un accord conclu entre le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire avec l'entreprise ferroviaire assurant des services de transport ferroviaire, définissant les droits et obligations respectifs de chaque partie. Les conditions régissant cet accord sont non discriminatoires, transparentes et conformes aux dispositions légales et réglementaires en vigueur.

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

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

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

Chapitre 3. – Relations entre gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et entreprises ferroviaires

Section 1^{re}. – Document de référence du réseau

Art. 21. *Le document de référence du réseau contient les caractéristiques de l'infrastructure mise à la disposition des entreprises ferroviaires et contient des informations précisant les conditions d'accès à l'infrastructure ferroviaire concernée. Le document de référence du réseau contient également des informations précisant les conditions d'accès aux installations de service reliées au réseau du gestionnaire de l'infrastructure et la fourniture de services dans ces installations, ou indique un site internet où ces informations sont mises gratuitement à disposition sous forme électronique. Le contenu du document de référence du réseau est défini à l'annexe 2.*

Section 2. – Accords

Art. 23. Toute utilisation de l'infrastructure par le bénéficiaire d'un sillon donne lieu préalablement à un accord conclu entre le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire avec l'entreprise ferroviaire assurant des services de transport ferroviaire, définissant les droits et obligations respectifs de chaque partie. Les conditions régissant cet accord sont non discriminatoires, transparentes et conformes aux dispositions légales et réglementaires en vigueur.

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

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

Les principes de base du système d'amélioration des performances énumérés au point 2 de l'annexe 24 s'appliquent à l'ensemble du réseau.

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

dépassant les prévisions basées sur le système d'amélioration des performances.

Le Roi détermine, par un arrêté délibéré en Conseil des Ministres, après avis du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, les règles de calcul et les modalités de paiement des tarifications résultant de l'application du système d'amélioration des performances.

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

Art. 24. § 1^{er}. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et le candidat peuvent conclure un accord-cadre fixant leurs droits et obligations en ce qui concerne les capacités d'infrastructure à répartir et la tarification à appliquer, sur une durée dépassant une seule période de validité de l'horaire de service.

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

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

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

dépassant les prévisions basées sur le système d'amélioration des performances.

Conformément au point 2 de l'annexe 24, le gestionnaire de l'infrastructure fixe les principes de base du système d'amélioration des performances en accord avec les candidats.

Par dérogation à l'article 46, alinéa 2, le gestionnaire de l'infrastructure détermine les règles de calcul et les modalités de paiement des redevances résultant de l'application du système d'amélioration des performances. Il applique ces règles et modalités à partir du 1^{er} janvier 2017.

Le système d'amélioration des performances établi par l'arrêté royal du 6 juillet 2011 modifiant l'arrêté royal du 9 décembre 2004 relatif à la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire et à la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire est d'application jusqu'à la date d'application du système d'amélioration des performances établi conformément à l'alinéa 7. Jusqu'à la même date, le Roi fixe, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres les règles de calcul et les modalités de paiement des redevances résultant de l'application du système d'amélioration des performances.

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

Art. 24. § 1^{er}. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et le candidat peuvent conclure un accord-cadre fixant leurs droits et obligations en ce qui concerne les capacités d'infrastructure à répartir et la tarification à appliquer, sur une durée dépassant une seule période de validité de l'horaire de service.

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

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

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

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

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

L'accord-cadre est conclu en principe pour une durée de cinq ans, renouvelable par périodes égales à sa durée initiale. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire peut, dans des cas particuliers, accepter des périodes plus courtes ou plus longues. Toute période d'une durée supérieure à cinq ans est motivée par l'existence de contrats commerciaux, d'investissements particuliers ou de risques.

Dans des cas particuliers, notamment si des investissements importants à long terme l'obligent, la durée peut être supérieure à dix ans.

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

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

§ 2. Par dérogation à l'article 24, § 1^{er}, alinéa 7, pour les services utilisant une infrastructure désignée conformément à l'article 38, alinéa 2, nécessitant des investissements importants et à long terme dûment justifiés par le candidat, l'accord-cadre peut être conclu pour une durée de quinze ans. Une durée supérieure de quinze ans n'est admissible que dans des cas exceptionnels, notamment lorsqu'il s'agit d'investissements importants et à long terme et spécialement lorsque ceux-ci font l'objet d'engagements contractuels comprenant un plan pluriannuel d'amortissement.

Le candidat peut, dans ce cas, demander une définition détaillée des caractéristiques des capacités, notamment la fréquence, le volume et la qualité des sillons, qui sont mises à sa disposition pour la durée de l'accord-cadre. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire peut réduire les capacités réservées dont l'utilisation, sur une période d'au moins un mois, a été inférieure au seuil prévu à l'article 41, § 4.

Un accord-cadre initial peut être établi pour une période de cinq ans, renouvelable pour cinq ans, sur la base des caractéristiques des capacités utilisées par les candidats assurant des services avant le 1^{er} janvier

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

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

L'accord-cadre est conclu en principe pour une durée de cinq ans, renouvelable par périodes égales à sa durée initiale. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire peut, dans des cas particuliers, accepter des périodes plus courtes ou plus longues. Toute période d'une durée supérieure à cinq ans est motivée par l'existence de contrats commerciaux, d'investissements particuliers ou de risques.

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

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

Le modèle d'accord-cadre est soumis à l'avis préalable de l'organe de contrôle.

§ 2. Par dérogation à l'article 24, § 1^{er}, alinéa 7, pour les services utilisant une infrastructure désignée conformément à l'article 38, alinéa 2, nécessitant des investissements importants et à long terme dûment justifiés par le candidat, l'accord-cadre peut être conclu pour une durée de quinze ans. Une durée supérieure de quinze ans n'est admissible que dans des cas exceptionnels, notamment lorsqu'il s'agit d'investissements importants et à long terme et spécialement lorsque ceux-ci font l'objet d'engagements contractuels comprenant un plan pluriannuel d'amortissement.

Le candidat peut, dans ce cas, demander une définition détaillée des caractéristiques des capacités, notamment la fréquence, le volume et la qualité des sillons, qui sont mises à sa disposition pour la durée de l'accord-cadre. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire peut réduire les capacités réservées dont l'utilisation, sur une période d'au moins un mois, a été inférieure au seuil prévu à l'article 41, § 4.

Un accord-cadre initial peut être établi pour une période de cinq ans, renouvelable pour cinq ans, sur la base des caractéristiques des capacités utilisées par les candidats assurant des services avant le 1^{er} janvier

2010, afin de tenir compte des investissements spécifiques ou de l'existence de contrats commerciaux. L'organe de contrôle est chargé d'autoriser l'entrée en vigueur d'un tel accord.

Chapitre 4. – Répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire

Section 1^{re}. – Généralités

Section 2. – Principes de répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire

Art. 31. Lorsqu'un candidat a l'intention de demander des capacités d'infrastructure en vue de l'exploitation de services internationaux de transport de voyageurs avec des arrêts permettant des services de transport entre deux gares situées en Belgique, il en informe le gestionnaire de l'infrastructure concerné et l'organe de contrôle.

Afin de pouvoir évaluer l'objet d'un service international de transport de voyageurs, l'organe de contrôle veille à ce que le ministre, ainsi que le ministre ayant attribué un service ferroviaire de transport de voyageurs défini dans un contrat de service public et toute entreprise ferroviaire exécutant le contrat de service public sur le trajet de ce service international de transport de voyageurs soient informés.

Section 3. – Procédures de répartition

2010, afin de tenir compte des investissements spécifiques ou de l'existence de contrats commerciaux. L'organe de contrôle est chargé d'autoriser l'entrée en vigueur d'un tel accord.

§ 3. Le Roi peut fixer la procédure à suivre et les critères à respecter pour l'application du présent article.

Chapitre 4. – Répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire

Section 1^{re}. – Généralités

Art. 27/1. *Les demandes visant à obtenir des capacités de l'infrastructure peuvent être introduites par les candidats. Afin d'utiliser ces capacités de l'infrastructure, les candidats, qui ne sont pas des entreprises ferroviaires, désignent une entreprise ferroviaire pour conclure un accord avec le gestionnaire de l'infrastructure conformément à l'article 23. Ceci s'entend sans préjudice du droit des candidats à conclure des accords avec le gestionnaire de l'infrastructure au sens de l'article 32.*

Section 2. – Principes de répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire

Art. 31. Lorsqu'un candidat a l'intention de demander des capacités d'infrastructure en vue de l'exploitation de services internationaux de transport de voyageurs avec des arrêts permettant des services de transport entre deux gares situées en Belgique, il en informe le gestionnaire de l'infrastructure concerné et l'organe de contrôle.

Afin de pouvoir évaluer si l'objectif principal d'un service international est le transport de voyageurs sur un trajet entre des gares situées dans des États membres différents, l'organe de contrôle veille à ce que le ministre, ainsi que le ministre ayant attribué un service ferroviaire de transport de voyageurs défini dans un contrat de service public et toute entreprise ferroviaire exécutant le contrat de service public sur le trajet de ce service international de transport de voyageurs soient informés.

Section 3. – Procédures de répartition

Sous-section 1^{re}. – Demandes

Art. 32. Les demandes de capacités de l'infrastructure ferroviaire sont introduites :

1° soit par les candidats visés à l'article 5 titulaires d'une licence et d'un certificat de sécurité ;

2° soit par l'organisme de répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire d'un autre Etat membre de l'Union européenne pour le trajet situé en Belgique.

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

Art. 34. *Les demandes impliquant plusieurs réseaux, dont le réseau belge, peuvent être adressées au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire belge. Celui-ci agit dès lors pour le compte du candidat dans sa recherche de capacités auprès des autres gestionnaires des infrastructures ferroviaires concernés.*

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

Art. 35. A partir de la date limite de dépôt des demandes, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire dispose de quatre mois au plus pour établir un projet d'horaire de service.

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

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

Sous-section 1^{re}. – Demandes

Art. 32. Les demandes de capacités de l'infrastructure ferroviaire sont introduites :

1° soit par les candidats ;

2° soit par l'organisme de répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire d'un autre Etat membre de l'Union européenne pour le trajet situé en Belgique.

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

Art. 34. *Sans préjudice de l'article 45, le gestionnaire de l'infrastructure coopère avec les gestionnaires d'infrastructure ferroviaire des autres Etats membres de l'Union européenne afin que les demandes impliquant plusieurs réseaux, dont le réseau belge, puissent être adressées auprès d'un guichet unique, qui est soit une entité commune instituée par les gestionnaires de l'infrastructure, soit par un seul gestionnaire de l'infrastructure participant au sillon. Ce dernier agit dès lors pour le compte du candidat dans sa recherche de capacités auprès des autres gestionnaires des infrastructures ferroviaires concernés.*

L'alinéa 1er s'applique sans préjudice du règlement (UE) n°913/2010 du Parlement européen et du Conseil du 22 septembre 2010 relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif.

Les sillons internationaux tels que convenus par les différents gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire sont intégrés dans le projet d'horaire avant le début des consultations à son sujet. *Des ajustements ne sont opérés qu'en cas d'absolue nécessité.*

Art. 35. A partir de la date limite de dépôt des demandes, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire dispose de quatre mois au plus pour établir un projet d'horaire de service.

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

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

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

Art. 37. L'entretien programmé de l'infrastructure ferroviaire prend la forme de demande de capacité, introduite en tant que réservation dans le cadre de la préparation de l'horaire de service. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire tient compte de son incidence sur les demandes de capacités des candidats.

Sous-section 2. – Procédures de programmation et de coordination

Art. 39. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire s'efforce de satisfaire toutes les demandes de capacités de l'infrastructure ferroviaire ; il tient compte des contraintes auxquelles les candidats doivent faire face, telle que l'incidence économique sur les activités et observe les règles spécifiques inscrites dans le présent Code concernant les demandes concurrentes, la saturation, les demandes ponctuelles, la spécification d'infrastructure ferroviaire et les demandes d'entretien.

Art. 40. § 1^{er}. En cas de demandes concurrentes, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire s'efforce, par la coordination des demandes, d'assurer la meilleure adéquation possible entre elles.

celles qui ont introduit une demande de capacités de l'infrastructure, ainsi que les autres parties qui souhaitent formuler des commentaires au sujet de l'incidence que l'horaire de service pourrait avoir sur leur aptitude à fournir des services ferroviaires durant la période de validité de l'horaire de service. Le gestionnaire de l'infrastructure adopte les mesures appropriées afin de prendre en compte les préoccupations exprimées.

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

Art. 37. L'entretien programmé de l'infrastructure ferroviaire prend la forme de demande de capacité, introduite en tant que réservation dans le cadre de la préparation de l'horaire de service. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire tient compte de son incidence sur les demandes de capacités des candidats.

Le gestionnaire de l'infrastructure informe, dès que possible, les parties intéressées de l'indisponibilité des capacités de l'infrastructure en raison des travaux d'entretien non programmés.

Sous-section 2. – Procédures de programmation et de coordination

Art. 39. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire s'efforce de satisfaire toutes les demandes de capacités de l'infrastructure ferroviaire ; il tient compte des contraintes auxquelles les candidats doivent faire face, telle que l'incidence économique sur les activités et observe les règles spécifiques inscrites dans le présent Code concernant les demandes concurrentes, la saturation, les demandes ponctuelles, la spécification d'infrastructure ferroviaire et les demandes d'entretien.

Le gestionnaire de l'infrastructure peut, dans le cadre de la procédure de programmation et de coordination, accorder la priorité à certains services, mais uniquement dans les cas visés aux articles 38, 41 et 43.

Art. 40. § 1^{er}. Lorsque le gestionnaire de l'infrastructure est confronté, dans le cadre de la programmation, à des demandes concurrentes, il s'efforce, par la coordination des demandes, d'assurer la meilleure adéquation possible entre elles.

§ 2. Lorsque la situation est telle qu'une coordination s'impose, le gestionnaire de l'infrastructure peut,

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

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

Art. 41. § 1^{er}. Lorsque, à l'issue de la procédure de coordination des sillons demandés et de la consultation des candidats, il s'avère impossible de concilier toutes les demandes de capacités de l'infrastructure ferroviaire ou si l'on peut penser que les infrastructures ferroviaires souffriront d'une même pénurie dans un proche avenir, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire déclare immédiatement la section de l'infrastructure ferroviaire concernée « infrastructure saturée ».

§ 2. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire établit dans les six mois de la déclaration de saturation, une analyse des capacités, sauf si un projet de renforcement a déjà été adopté, conformément au § 3. L'analyse des capacités détermine les restrictions des capacités de l'infrastructure ferroviaire et les raisons de cette saturation qui empêchent que les demandes de capacités puissent être satisfaites de manière appropriée, et propose des méthodes et des mesures permettant de satisfaire les demandes supplémentaires qui pourraient être prises à court et moyen termes pour y remédier.

Le Roi détermine le contenu de l'analyse.

§ 3. Dans un délai de six mois courant à partir de l'établissement de l'analyse des capacités, le

dans des limites raisonnables, proposer des capacités de l'infrastructure différentes de celles qui ont été demandées.

§ 3. Le gestionnaire de l'infrastructure s'efforce, en consultant les candidats concernés, de résoudre les conflits éventuels. Cette consultation est fondée sur la communication, dans un délai raisonnable, gratuitement et par écrit ou par voie électronique, des informations suivantes :

- a) les sillons demandés par tous les autres candidats sur les mêmes lignes;
- b) les sillons alloués dans un premier temps à tous les autres candidats sur les mêmes lignes;
- c) les autres sillons proposés sur les lignes concernées, conformément au paragraphe 2;
- d) des informations complètes et détaillées sur les critères de répartition des capacités.

Ces informations sont fournies sans révéler l'identité des autres candidats, à moins que les candidats concernés n'aient accepté qu'elles le soient.

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

Art. 41. § 1^{er}. Lorsque, à l'issue de la procédure de coordination des sillons demandés et de la consultation des candidats, il s'avère impossible de répondre favorablement à toutes les demandes de capacités de l'infrastructure ferroviaire ou si l'on peut penser que les infrastructures ferroviaires souffriront d'une même pénurie dans un proche avenir, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire déclare immédiatement la section de l'infrastructure ferroviaire concernée « infrastructure saturée ».

§ 2. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire établit dans les six mois de la déclaration de saturation, une analyse des capacités, sauf si un projet de renforcement a déjà été adopté, conformément au § 3. L'analyse des capacités détermine les restrictions des capacités de l'infrastructure ferroviaire et les raisons de cette saturation qui empêchent que les demandes de capacités puissent être satisfaites de manière appropriée, et propose des méthodes et des mesures permettant de satisfaire les demandes supplémentaires qui pourraient être prises à court et moyen termes pour y remédier.

Le Roi détermine le contenu de l'analyse.

§ 3. Dans un délai de six mois courant à partir de l'établissement de l'analyse des capacités, le

gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire présente un projet de plan de renforcement des capacités après consultation des utilisateurs de l'infrastructure ferroviaire saturée. Le projet mentionne les raisons de la saturation, l'évolution probable du trafic, les contraintes qui pèsent sur le développement de l'infrastructure ferroviaire ainsi que les solutions envisageables et leur coût. Sur la base de l'analyse coût-avantage des mesures envisagées, les mesures à prendre pour renforcer les capacités et le calendrier pour leur mise en œuvre sont définis.

Le projet est approuvé dans un délai de trois mois par arrêté royal délibéré en Conseil des ministres.

§ 4. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire impose la renonciation à un sillon dont l'utilisation, sur une période d'au moins un mois, a été inférieure à un seuil déterminé dans le document de référence du réseau, à moins que cette sous-utilisation ne résulte de raisons autres qu'économiques échappant au contrôle de l'entreprise ferroviaire concernée.

Art. 43. Lorsqu'une infrastructure ferroviaire a été déclarée saturée et que les redevances visées à l'article 50, § 2, n'ont pas été perçues ou n'ont pas donné des résultats probants, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire applique les priorités déterminées par le Roi, par un arrêté délibéré en Conseil des ministres, en fonction :

1° d'obligations de service public ;

2° du développement nécessaire de services de transports de marchandises et, en particulier, de services de transports internationaux de marchandises.

Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire peut également déterminer des critères de priorité qu'il reprend dans le document de référence du réseau, dans le respect des critères déterminés conformément à l'alinéa 1^{er}, dans le but d'optimiser l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire ou pour des raisons économiques. Il tient compte des niveaux d'utilisation antérieurs des sillons pour la détermination des critères de priorité.

Sous-section 3. – Coopération avec d'autres

gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire présente un projet de plan de renforcement des capacités après consultation des utilisateurs de l'infrastructure ferroviaire saturée. Le projet mentionne les raisons de la saturation, l'évolution probable du trafic, les contraintes qui pèsent sur le développement de l'infrastructure ferroviaire ainsi que les solutions envisageables et leur coût. Sur la base de l'analyse coût-avantage des mesures envisagées, les mesures à prendre pour renforcer les capacités et le calendrier pour leur mise en œuvre sont définis.

Le projet est approuvé dans un délai de trois mois par un arrêté royal délibéré en Conseil des ministres.

Art. 43. Lorsqu'une infrastructure ferroviaire a été déclarée saturée et que les redevances visées à l'article 50, § 2, n'ont pas été perçues ou n'ont pas donné des résultats probants, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire applique les priorités déterminées par le Roi, par un arrêté délibéré en Conseil des ministres, en fonction :

1° d'obligations de service public ;

2° du développement nécessaire de services de transports de marchandises et, en particulier, de services de transports internationaux de marchandises.

Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire précise, dans le document de référence du réseau, les conditions de prise en compte des niveaux d'utilisation antérieurs des sillons lors de la détermination des priorités dans le cadre de la procédure de répartition.

Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire impose la renonciation à un sillon dont l'utilisation, sur une période d'au moins un mois, a été inférieure à un seuil déterminé dans le document de référence du réseau, à moins que cette sous-utilisation ne résulte de raisons autres qu'économiques échappant au contrôle du candidat concerné.

Sous-section 3. – Coopération avec d'autres

gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire

Art. 45. *Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire coopère avec les gestionnaires d'infrastructure ferroviaire des autres Etats membres de l'Union européenne, afin de permettre la création et la répartition efficace de capacités de l'infrastructure ferroviaire impliquant plusieurs réseaux. Dans le cadre de cette coopération, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire organise des sillons internationaux et met en place les procédures nécessaires à cette fin.*

Lorsque le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire belge a l'initiative de cette coopération, il en informe la Commission européenne et il l'invite à participer en qualité d'observateur. Il en informe également le public de manière appropriée.

Chapitre 5. – Redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire

Section 1^{re}. – Généralités

gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire

Art. 45. § 1^{er}. *Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire coopère avec les gestionnaires d'infrastructure ferroviaire des autres Etats membres de l'Union européenne, afin de permettre la création et la répartition efficace de capacités de l'infrastructure ferroviaire impliquant plusieurs réseaux, y compris les accords-cadres visés à l'article 24. Dans le cadre de cette coopération, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire organise des sillons internationaux et met en place les procédures nécessaires à cette fin. Il évalue également les besoins et, le cas échéant, propose et organise les sillons internationaux afin de faciliter l'exploitation des trains de marchandises qui font l'objet d'une demande ad hoc visée à l'article 36.*

Lorsque les décisions du gestionnaire de l'infrastructure en matière de répartition ont des répercussions sur d'autres gestionnaires de l'infrastructure, il s'associe avec eux afin de coordonner la répartition des capacités de l'infrastructure ou de répartir toutes les capacités concernées au niveau international, sans préjudice des règles spécifiques relatives aux réseaux de fret ferroviaire. Les principes et critères de répartition des capacités établis dans le cadre de cette coopération sont publiés par le gestionnaire de l'infrastructure dans son document de référence du réseau.

§ 2. *Lorsque le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire belge a l'initiative de cette coopération, il en informe la Commission européenne et il l'invite à participer en qualité d'observateur. Il le rend également public de manière appropriée. Il veille également à ce que la liste des participants, les modes de fonctionnement de cette collaboration et tous les critères utilisés pour l'évaluation et la répartition des capacités de l'infrastructure soient rendus publics.*

Le gestionnaire de l'infrastructure transmet à l'organe de contrôle les informations relatives à l'élaboration des principes et pratiques communs de répartition de l'infrastructure et aux systèmes de répartition informatiques qui sont nécessaires à la réalisation de ses tâches.

Chapitre 5. – Redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire

Section 1^{re}. – Généralités

Art. 47. § 1^{er}. Le Roi définit, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, les conditions appropriées, comprenant d'éventuels paiements ex ante, pour que les comptes du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, dans les conditions normales d'activité et par rapport à une période raisonnable, présentent au moins un équilibre entre, d'une part, les recettes tirées des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, s'il échet, les excédents dégagés d'autres activités commerciales et le financement par l'Etat et, d'autre part, les dépenses d'infrastructure ferroviaire.

§ 2. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire est, tout en respectant les exigences en matière de sécurité et en améliorant la qualité de service de l'infrastructure ferroviaire, encouragé à réduire les coûts de fourniture de l'infrastructure et le niveau des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire.

§ 3. Si le gestionnaire d'infrastructure est une entreprise publique autonome, la mise en œuvre du § 2 s'effectue dans le cadre du contrat de gestion avec l'Etat belge. Si le gestionnaire d'infrastructure n'est pas une entreprise publique autonome, le Roi adopte par un arrêté délibéré en Conseil des ministres, les dispositions relatives à la mise en œuvre du § 2.

Art. 48. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire établit une méthode d'imputation des coûts. Cette

Art. 47. § 1^{er}. Le Roi définit, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, les mesures appropriées, comprenant d'éventuels paiements ex ante, pour que les comptes de profits et pertes du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, dans les conditions normales d'activité et par rapport à une période raisonnable qui ne dépasse pas cinq ans, présentent au moins un équilibre entre, d'une part, les recettes tirées des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, les excédents dégagés d'autres activités commerciales, les revenus non remboursables de sources privées et le financement par l'Etat, y compris, le cas échéant, les avances de l'Etat et, d'autre part, les dépenses d'infrastructure ferroviaire.

§ 2. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire est, tout en respectant les exigences en matière de sécurité et en améliorant la qualité de service de l'infrastructure ferroviaire, encouragé à réduire les coûts de fourniture de l'infrastructure et le niveau des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire.

§ 3. La mise en œuvre du § 2 s'effectue dans le cadre du contrat conclu, pour une durée minimale de cinq ans, entre le gestionnaire de l'infrastructure et l'Etat belge et qui respecte les principes de base et les paramètres énoncés à l'annexe 25.

Les modalités du contrat visé à l'alinéa 1^{er} et la structure des versements destinés à procurer des moyens financiers au gestionnaire de l'infrastructure sont convenues à l'avance et couvrent toute la durée du contrat.

Les candidats et, sur demande, les candidats potentiels, sont informés par le gestionnaire de l'infrastructure avant la signature du contrat visé à l'alinéa 1^{er} de son contenu et ont la possibilité d'exprimer leur avis sur celui-ci avant sa signature. Le contrat est publié au plus tard un mois après sa signature.

Le gestionnaire de l'infrastructure veille à la cohérence entre les dispositions de l'accord et le plan d'entreprise visé au chapitre 2/1 du titre 3.

Art. 47/1. Le gestionnaire de l'infrastructure dresse et tient à jour le registre de ses actifs et des actifs qu'il est chargé de gérer et qui seraient utilisés pour évaluer le financement nécessaire pour les remettre en état ou les remplacer. Ce registre est accompagné du détail des dépenses consacrées au renouvellement et à la mise à niveau de l'infrastructure.

Art. 48. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire établit une méthode d'imputation des coûts. Cette

méthode et sa mise à jour éventuelle en fonction des meilleures pratiques internationales sont soumises à l'approbation de l'organe de contrôle au plus tard avant le début du premier horaire de service suivant l'entrée en vigueur du présent Code ferroviaire.

Section 2. – Principes de tarification de l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire

Art. 49. *Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire détermine et perçoit les redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, conformément au présent Code ferroviaire et ses arrêtés d'exécution. Il les affecte à ses activités.*

Art. 50. § 1^{er}. *Les redevances perçues pour l'ensemble des prestations minimales et l'accès par le réseau aux infrastructures de services visés aux points 1 et 2 de l'annexe 1, sont égales au coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire.*

§ 2. *La redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire peut inclure une redevance au titre de la*

méthode et sa mise à jour éventuelle en fonction des meilleures pratiques internationales sont soumises à l'approbation de l'organe de contrôle au plus tard avant le début du premier horaire de service suivant l'entrée en vigueur du présent Code ferroviaire.

Art. 48/1. *Le cas échéant, les négociations entre les candidats et le gestionnaire de l'infrastructure concernant le niveau des redevances d'utilisation de l'infrastructure ne sont autorisées que si elles ont lieu sous l'égide de l'organe de contrôle. L'organe de contrôle intervient immédiatement si les négociations sont susceptibles de contrevenir aux dispositions du présent Code ferroviaire.*

Section 2. – Principes de tarification de l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire

Art. 49. § 1^{er}. *Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire détermine et perçoit de manière non discriminatoire les redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, conformément au présent Code ferroviaire et à ses arrêtés d'exécution. L'exploitant d'installation de service détermine et perçoit de manière non discriminatoire les rétributions d'utilisation des installations de service, conformément au présent Code ferroviaire et ses arrêtés d'exécution. Ils les affectent au financement de leurs activités.*

§ 2. *Le gestionnaire de l'infrastructure et l'exploitant d'installation de service fournissent à l'organe de contrôle toute information nécessaire sur les redevances et rétributions imposées afin de permettre à ce dernier d'assumer ses fonctions au sens du présent Code ferroviaire.*

Le Roi peut déterminer les modalités de la transmission de cette information à l'organe de contrôle.

Art. 50. § 1^{er}. *Les redevances perçues pour l'ensemble des prestations minimales et pour l'accès par le réseau aux installations de service sont égales au coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire.*

Le Roi peut fixer les modalités de calcul du coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire.

Le gestionnaire de l'infrastructure peut décider de s'adapter progressivement à ces modalités, pendant une période de quatre ans maximum après l'entrée en vigueur de cet arrêté royal.

§ 2. *La redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire peut inclure une redevance au titre de la*

rareté des capacités de la section identifiable de l'infrastructure ferroviaire pendant les périodes de saturation.

§ 3. La redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire peut être modifiée pour tenir compte du coût des effets sur l'environnement de l'exploitation des trains. Une telle modification tenant compte des coûts environnementaux entraînant une augmentation du montant global des recettes réalisées par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire n'est autorisée que si elle s'applique également, à un niveau comparable, aux modes de transport concurrents. A défaut, cette modification ne peut entraîner aucun changement du montant global des recettes réalisées par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.

§ 4. Afin d'éviter des variations disproportionnées, les redevances visées aux §§ 1^{er} à 3 peuvent être exprimées en moyennes calculées sur un éventail suffisant de services ferroviaires visés aux points 1 et 2 de l'annexe 1 et de périodes.

§ 5. A la différence de la redevance d'accès aux services visés à l'annexe 1, point 2, le prix de ces services mêmes est fixé en tenant compte de la situation de la concurrence des chemins de fer.

Art. 51. Lorsque les services visés à l'annexe 1, points 3 et 4, c'est-à-dire les prestations complémentaires et les prestations connexes, ne sont proposés que par un seul fournisseur, la redevance imposée pour un tel service est liée au coût de la prestation calculé d'après le degré d'utilisation réelle.

rareté des capacités de la section identifiable de l'infrastructure ferroviaire pendant les périodes de saturation.

§ 3. La redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire peut être modifiée pour tenir compte du coût des effets sur l'environnement de l'exploitation des trains. Toute modification de ce type est différenciée en fonction de l'ampleur de l'effet engendré. Toute modification des redevances d'infrastructure visant à prendre en compte le coût induit par le bruit favorise la modernisation des wagons utilisant la technologie de freinage à bas niveau de bruit disponible aux conditions économiques les plus avantageuses.

Le Roi peut fixer les modalités pour l'application des redevances correspondant au coût des effets du bruit.

La tarification des coûts environnementaux entraînant une augmentation du montant global des recettes réalisées par le gestionnaire de l'infrastructure n'est cependant autorisée que si elle s'applique au fret routier, conformément au droit de l'Union européenne. Le cas échéant, le Roi détermine l'affectation de ces recettes supplémentaires.

§ 4. Afin d'éviter des variations disproportionnées, les redevances visées aux §§ 1^{er} à 3 peuvent être exprimées en moyennes calculées sur un éventail suffisant de services ferroviaires visés aux points 1 et 2 de l'annexe 1 et de périodes. Toutefois, l'importance relative des redevances d'utilisation de l'infrastructure est en rapport avec les coûts imputables aux différents services.

Art. 51. La rétribution imposée pour l'accès aux voies dans les installations de service visées à l'annexe 1, point 2, et la fourniture de services dans ces installations, ne dépasse pas le coût de leur prestation majoré d'un bénéfice raisonnable.

Lorsque les services visés à l'annexe 1, points 3 et 4, c'est-à-dire les prestations complémentaires et les prestations connexes, ne sont proposés que par un seul fournisseur, la rétribution imposée pour un tel service ne dépasse pas le coût de la prestation majoré d'un bénéfice raisonnable.

Art. 52/1. Les redevances d'utilisation de l'infrastructure pour l'utilisation de corridors ferroviaires définis dans la décision 2009/561/CE

sont différenciées de manière à encourager l'équipement des trains avec le système ETCS conforme à la version adoptée par la décision 2008/386/CE et aux versions ultérieures. Cette différenciation n'entraîne aucun changement du montant global des recettes réalisées par le gestionnaire de l'infrastructure.

Cette différenciation des redevances d'utilisation de l'infrastructure ne s'applique pas aux lignes ferroviaires mentionnées dans la décision 2009/561/CE sur lesquelles ne circulent que des trains équipés du système ETCS.

Le Roi peut décider d'étendre cette différenciation aux lignes ferroviaires non mentionnées dans la décision 2009/561/CE.

Le Roi peut fixer les modalités à suivre pour mettre en place cette différenciation de la redevance d'utilisation de l'infrastructure.

Cet article ne s'applique pas aux trains non équipés du système ETCS et utilisés pour les services régionaux de transport de voyageurs qui ont été mis en service pour la première fois avant 1985.

Art. 53. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire doit à tout moment pouvoir démontrer que les redevances d'utilisation d'infrastructure ferroviaire réellement facturées sont conformes à la méthode, à la réglementation et aux barèmes définis dans le document de référence du réseau.

Art. 53. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et l'exploitant d'installation de service doivent à tout moment pouvoir démontrer que les redevances d'utilisation d'infrastructure ferroviaire et les rétributions des services réellement facturées sont conformes à la méthode, à la réglementation et aux barèmes définis dans le document de référence du réseau.

Dans le cadre de la tarification des coûts environnementaux, le gestionnaire de l'infrastructure conserve les informations nécessaires et garantit la traçabilité de l'origine de ces redevances.

Art. 53/1. L'exploitant de l'installation destinée à la prestation des services visés à l'annexe 1^{re}, points 2, 3 et 4, transmet au gestionnaire de l'infrastructure les informations sur les rétributions à inclure dans le document de référence du réseau ou indique un site internet où ces informations sont mises gratuitement à disposition sous forme électronique.

Art. 54. Il peut être perçu par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire une redevance appropriée au titre des capacités attribuées mais non utilisées. Ce droit encourage une utilisation efficace des capacités.

Art. 54. Le gestionnaire de l'infrastructure peut percevoir un droit approprié pour les capacités attribuées mais non utilisées. Ce droit, perçu en cas de non-utilisation, encourage une utilisation efficace des capacités et est obligatoirement perçu lorsque des candidats qui se sont vu attribuer un sillon s'abstiennent, de façon régulière, de l'utiliser en tout ou partie. Le gestionnaire de l'infrastructure établit,

dans son document de référence du réseau, les critères de détermination du défaut d'utilisation pour la perception de ce droit. L'organe de contrôle vérifie ces critères. Le paiement de ce droit est effectué soit par le candidat, soit par l'entreprise ferroviaire désignée, conformément à l'article 27/1. Le gestionnaire de l'infrastructure est, en permanence, en mesure d'indiquer à toute partie intéressée les capacités d'infrastructure qui ont déjà été attribuées aux entreprises ferroviaires utilisatrices.

Art. 55. § 1^{er}. Pour s'assurer du paiement des redevances, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire peut imposer aux candidats la fourniture d'une garantie financière. Celle-ci est proportionnelle à l'activité envisagée.

Art. 55. § 1^{er}. Le gestionnaire de l'infrastructure peut imposer aux candidats des règles afin d'assurer la sauvegarde de ses aspirations légitimes en ce qui concerne les recettes et l'utilisation futures de l'infrastructure. Ces règles sont appropriées, transparentes et non discriminatoires. Elles figurent dans le document de référence du réseau. Elles ne peuvent porter que sur la fourniture d'une garantie financière ne dépassant pas un niveau approprié, proportionnel au niveau d'activité envisagé du candidat, et sur la capacité à présenter des offres conformes en vue de l'obtention de capacités de l'infrastructure.

§ 2. Cette garantie est transparente et non discriminatoire. Elle est publiée dans le document de référence du réseau et la Commission européenne en est informée.

§ 2. Le Roi peut arrêter les critères à respecter pour l'application du présent article.

Section 3. – Exceptions aux principes de tarification

Section 3. – Exceptions aux principes de tarification

Art. 56. § 1^{er}. Par dérogation à la section 2, le Roi peut, par un arrêté délibéré en Conseil des ministres, décider des majorations de la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire afin de procéder au recouvrement total des coûts encourus par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.

Art. 56. § 1^{er}. Par dérogation à la section 2, le Roi peut, par un arrêté délibéré en Conseil des ministres, décider, si le marché s'y prête, des majorations de la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire afin de procéder au recouvrement total des coûts encourus par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, sur la base de principes efficaces, transparents et non discriminatoires, tout en garantissant une compétitivité optimale des segments du marché ferroviaire. Le système de tarification respecte les gains de productivité réalisés par les entreprises ferroviaires.

La décision tient compte en particulier de la possibilité pour le marché ferroviaire de supporter ces majorations et de la concurrence dans le secteur des transports.

L'arrêté visé à l'alinéa 1^{er} n'exclut pas l'utilisation des infrastructures ferroviaires par des segments de marché qui peuvent au moins acquitter le coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire, plus un taux de rentabilité si le marché s'y prête.

La décision n'exclut pas l'utilisation des infrastructures ferroviaires par des segments de marché qui peuvent au moins acquitter le coût

Préalablement à l'arrêté visée à l'alinéa 1^{er}, le gestionnaire de l'infrastructure réalise un rapport d'évaluation de la pertinence de majorations pour

directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire, plus un taux de rentabilité si le marché s'y prête.

des segments de marché spécifiques, en considérant au moins les paires d'éléments énumérées à l'annexe 24, point 1, et en retenant les plus pertinentes. La liste des segments de marché définis par le gestionnaire de l'infrastructure contient au moins les trois segments suivants: services de fret, services de transport de voyageurs dans le cadre d'un contrat de service public et autres services de transport de voyageurs.

Le gestionnaire de l'infrastructure peut procéder à une différenciation plus poussée des segments de marché en fonction des marchandises ou des voyageurs transportés.

Les segments de marché sur lesquels les entreprises ferroviaires n'interviennent pas actuellement mais peuvent fournir des services durant la période de validité du système de tarification sont également définis. Pour ces segments de marché, le gestionnaire de l'infrastructure n'introduit pas de majoration dans le système de tarification.

La liste des segments de marché est publiée dans le document de référence du réseau et fait l'objet d'une révision au moins tous les cinq ans. L'organe de contrôle vérifie cette liste conformément à l'article 62.

§ 2. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire peut modifier les majorations visées au § 1^{er}, après accord du Conseil des ministres. La modification ne peut entrer en vigueur que trois mois après publication.

§ 2. Lorsque des éléments essentiels du système de tarification fixé conformément au § 1^{er}, alinéa 1^{er}., sont modifiés, le gestionnaire d'infrastructure applique ces modifications seulement si elles ont été rendues publiques au moins trois mois avant la date limite de publication du document de référence du réseau.

Art. 59. § 1^{er}. Sans préjudice de l'article 50, § 1^{er}, toute réduction consentie sur les redevances perçues auprès d'une entreprise ferroviaire par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, pour une prestation de service quelle qu'elle soit, remplit les critères du présent article.

§ 2. A l'exception du § 3, les réductions sont limitées à l'économie réelle de coût administratif réalisée par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire. Pour déterminer le montant de la réduction, il ne peut être tenu compte des économies déjà intégrées dans la redevance perçue.

§ 3. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire peut instaurer des systèmes disponibles pour tous les utilisateurs de l'infrastructure ferroviaire et qui accordent, pour des flux de circulation déterminés, des réductions limitées dans le temps afin d'encourager le développement de nouveaux services

Art. 59. § 1^{er}. Sans préjudice de l'article 50, § 1^{er}, toute réduction consentie sur les redevances perçues auprès d'une entreprise ferroviaire par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, pour une prestation de service quelle qu'elle soit, remplit les critères du présent article.

§ 2. A l'exception du § 3, les réductions sont limitées à l'économie réelle de coût administratif réalisée par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire. Pour déterminer le montant de la réduction, il ne peut être tenu compte des économies déjà intégrées dans la redevance perçue.

§ 3. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire peut instaurer des systèmes disponibles pour tous les utilisateurs de l'infrastructure ferroviaire et qui accordent, pour des flux de circulation déterminés, des réductions limitées dans le temps afin d'encourager le développement de nouveaux services

ferroviaires ou des réductions favorisant l'utilisation de lignes considérablement sous-utilisées.

§ 4. Les réductions ne peuvent porter que sur des redevances perçues pour une section déterminée de l'infrastructure ferroviaire.

§ 5. Des systèmes de réductions similaires s'appliquent aux services similaires.

ferroviaires ou des réductions favorisant l'utilisation de lignes considérablement sous-utilisées.

§ 4. Les réductions ne peuvent porter que sur des redevances perçues pour une section déterminée de l'infrastructure ferroviaire.

§ 5. Des systèmes de réductions similaires s'appliquent aux services similaires. *Les systèmes de réductions sont appliqués de manière non discriminatoire à toutes les entreprises ferroviaires.*

Section 4. – Coopération avec d'autres gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire

Art. 60/1. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire coopère et s'associe avec les gestionnaires d'infrastructure ferroviaire des autres Etats membres de l'Union européenne de manière à permettre l'application de systèmes de tarification efficaces et pour coordonner la tarification ou pour percevoir la redevance pour le fonctionnement des services ferroviaires circulant sur plusieurs réseaux du système ferroviaire au sein de l'Union. Le gestionnaire de l'infrastructure s'efforce, dans le cadre de cette coopération en vue de mettre en place les procédures appropriées, soumises aux règles fixées par la directive 2012/34/UE du Parlement Européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen, de garantir une compétitivité optimale des services ferroviaires internationaux et d'assurer une utilisation efficace des réseaux ferroviaires.

Le gestionnaire de l'infrastructure coopère avec les gestionnaires d'infrastructure ferroviaire des autres Etats membres de l'Union européenne en vue d'une application efficace des majorations visées à l'article 56 et des systèmes d'amélioration des performances visés à l'article 23, pour le trafic circulant sur plusieurs réseaux du système ferroviaire au sein de l'Union.

Chapitre 6. – L'organe de contrôle

Section 2. – Missions

Art. 62. § 1^{er}. Outre les missions conférées en vertu de la loi, l'organe de contrôle est investi des missions décrites dans le présent article.

§ 2. Au titre de ses missions de conseil, l'organe de contrôle :

1° donne des avis motivés et soumet des propositions;

Chapitre 6. – L'organe de contrôle

Section 2. – Missions

Art. 62. § 1^{er}. Outre les missions conférées en vertu de la loi, l'organe de contrôle est investi des missions décrites dans le présent article.

§ 2. Au titre de ses missions de conseil, l'organe de contrôle :

1° donne des avis motivés et soumet des propositions;

2° d'initiative ou à la demande du Ministre, effectue des recherches et des études relatives au marché ferroviaire ;

3° délivre au Ministre les informations nécessaires à l'établissement des règles relatives à la licence, à la tarification, à la répartition des capacités d'infrastructure ;

4° coopère avec les organismes de contrôle des autres Etats membres de l'Union européenne afin de coordonner les principes décisionnels dans l'ensemble de l'Union.

5° rend, préalablement à la conclusion ou à la modification de la convention de transport visée à l'article 8 de la loi du 30 août 2013 relative à la réforme des chemins de fer belges, un avis motivé quant à son contenu.

§ 3. Au titre de ses missions de contrôle, l'organe de contrôle :

1° *contrôle la conformité du document de référence du réseau au présent Code ferroviaire et à ses arrêtés d'exécution ;*

2° veille à ce que les redevances soient conformes aux dispositions du présent Code ferroviaire, de ses arrêtés d'exécution et du document de référence du réseau et appliquées de manière non discriminatoire ;

3° veille à ce que la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire soit conforme aux dispositions de la présente loi, de ses arrêtés d'exécution et du document de référence du réseau ;

4° sans préjudice de la loi sur la protection de la concurrence économique coordonnée le 15 septembre 2006, contrôle la concurrence sur les marchés des services ferroviaires, y compris le marché du transport de fret ferroviaire ;

5° détermine, à la suite d'une demande du ministre, le ministre ayant attribué un service ferroviaire de transport de voyageurs défini dans un contrat de service public ou des entreprises ferroviaires concernées, si le principal objectif d'un service de transport de voyageurs est le transport de voyageurs entre deux gares situées dans des Etats membres différents ;

6° vérifie le respect de l'article 4 ;

7° réalise, à la demande du ministre qui a les Entreprises publiques dans ses attributions, un audit annuel de l'exécution de la convention de transport visée à l'article 8 de la loi du 30 août 2013 relative à la réforme des chemins de fer belges ;

2° d'initiative ou à la demande du Ministre, effectue des recherches et des études relatives au marché ferroviaire ;

3° délivre au Ministre les informations nécessaires à l'établissement des règles relatives à la licence, à la tarification, à la répartition des capacités d'infrastructure ;

4° coopère avec les organismes de contrôle des autres Etats membres de l'Union européenne afin de coordonner les principes décisionnels dans l'ensemble de l'Union.

5° rend, préalablement à la conclusion ou à la modification de la convention de transport visée à l'article 8 de la loi du 30 août 2013 relative à la réforme des chemins de fer belges, un avis motivé quant à son contenu.

§ 3. Au titre de ses missions de contrôle, l'organe de contrôle :

1° *contrôle la conformité du document de référence du réseau, dans ses versions provisoires et définitives, au présent Code ferroviaire et à ses arrêtés d'exécution ;*

2° veille à ce que les redevances soient conformes aux dispositions du présent Code ferroviaire, de ses arrêtés d'exécution et du document de référence du réseau et appliquées de manière non discriminatoire ;

3° veille à ce que la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire soit conforme aux dispositions de la présente loi, de ses arrêtés d'exécution et du document de référence du réseau ;

4° sans préjudice de la loi sur la protection de la concurrence économique coordonnée le 15 septembre 2006, contrôle la concurrence sur les marchés des services ferroviaires, y compris le marché du transport de fret ferroviaire ;

5° détermine, à la suite d'une demande du ministre, le ministre ayant attribué un service ferroviaire de transport de voyageurs défini dans un contrat de service public ou des entreprises ferroviaires concernées, si le principal objectif d'un service de transport de voyageurs est le transport de voyageurs entre deux gares situées dans des Etats membres différents. *Le Roi peut arrêter la procédure et les critères à respecter lors de cet examen ;*

6° vérifie le respect de l'article 4 ;

7° réalise, à la demande du ministre qui a les Entreprises publiques dans ses attributions, un audit annuel de l'exécution de la convention de transport visée à l'article 8 de la loi du 30 août 2013 relative à la réforme des chemins de fer belges ;

8° réalise, à la demande du ministre qui a la régulation du transport ferroviaire dans ses attributions, un audit annuel de l'exécution de la méthode d'enregistrement des perturbations utilisée par le gestionnaire de l'infrastructure telle que visée à l'article 31/2 de l'arrêté royal du 9 décembre 2004 relatif à la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire et à la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire;

9° contrôle le respect des règles de non-discrimination visées à l'article 10 de la loi du 30 août 2013 relative à la réforme des chemins de fer belges;

10° vérifie que l'exercice de la servitude perpétuelle visée à l'article 156quater, § 1er, de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques ne porte pas atteinte au droit d'accès visé à l'article 9/1 du Code ferroviaire.

§ 4. Au titre de sa mission de règlement administratif des litiges, l'organe de contrôle tranche :

1° dans les dix jours ouvrables, les litiges dans la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, sans préjudice des voies de recours existantes, à la requête, soit du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, soit d'un candidat;

2° dans les trente jours ouvrables, les litiges concernant l'exécution de la convention de transport visée à l'article 8 de la loi du 30 août 2013 relative à la réforme des chemins de fer belges, à la demande du gestionnaire de l'infrastructure ou de l'entreprise ferroviaire.

Le Roi fixe les modalités de ce règlement des litiges.

8° réalise, à la demande du ministre qui a la régulation du transport ferroviaire dans ses attributions, un audit annuel de l'exécution de la méthode d'enregistrement des perturbations utilisée par le gestionnaire de l'infrastructure telle que visée à l'article 31/2 de l'arrêté royal du 9 décembre 2004 relatif à la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire et à la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire;

9° contrôle l'accès aux services et leur tarification conformément à l'article 9 ;

10° vérifie que l'exercice de la servitude perpétuelle visée à l'article 156quater, § 1er, de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques ne porte pas atteinte au droit d'accès visé à l'article 9 du Code ferroviaire.

Sans préjudice des compétences des autorités nationales de concurrence pour assurer la concurrence sur le marché des services ferroviaires, l'organe de contrôle est habilité à assurer le suivi de la situation de la concurrence sur les marchés des services ferroviaires et, en particulier, à contrôler l'alinéa 1^{er}, points 1° à 10°, de sa propre initiative en vue de corriger toute discrimination à l'égard des candidats. Il vérifie notamment si le document de référence du réseau contient des clauses discriminatoires ou octroie au gestionnaire de l'infrastructure des pouvoirs discrétionnaires pouvant être utilisés à des fins de discrimination à l'égard des candidats.

§ 4. Au titre de sa mission de règlement administratif des litiges, l'organe de contrôle tranche :

1° dans les dix jours ouvrables, les litiges dans la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, sans préjudice des voies de recours existantes, à la requête, soit du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, soit d'un candidat;

2° dans les trente jours ouvrables, les litiges concernant l'exécution de la convention de transport visée à l'article 8 de la loi du 30 août 2013 relative à la réforme des chemins de fer belges, à la demande du gestionnaire de l'infrastructure ou de l'entreprise ferroviaire.

3° dans les dix jours ouvrables, les litiges relatifs au système d'amélioration des performances, sans préjudice des voies de recours existantes, à la demande du gestionnaire de l'infrastructure ou d'une entreprise ferroviaire.

Le Roi fixe les modalités de ce règlement des litiges. *Ce règlement est également exposé dans le*

§ 5. *Au titre de ses missions de recours administratif, l'organe de contrôle peut être saisi sur plainte écrite, notifiée par envoi recommandé, de toute entreprise ferroviaire, de tout candidat ou du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, s'il s'estime victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice en ce qui concerne :*

1° le document de référence du réseau ou les critères qu'il contient ;

2° la procédure de répartition des capacités d'infrastructure et ses résultats ;

3° le système de tarification, le niveau ou la structure des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire;

4° les dispositions en matière d'accès à l'infrastructure ferroviaire visées aux articles 5, 6, 7, 1° et 3°, 8 et 9.

5° les dispositions en matière d'accès aux installations de service visées à l'article 9/1.

6° l'exercice de la servitude perpétuelle visée à l'article 156quater, § 1^{er}, de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques.

Le recours administratif n'est pas suspensif de la décision attaquée, sauf décision contraire motivée de l'organe de contrôle à la demande de la partie plaignante.

§ 6. L'organe de contrôle décide sur les contestations qui lui sont soumises par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire en ce qui concerne l'attribution des minutes de retard dans le cadre du système d'amélioration des performances visé à l'article 23, alinéa 5.

Section 3. – Pouvoirs

Art. 63. § 1^{er}. En exécution de ses missions de conseil, l'organe de contrôle rend des avis.

§ 2. En exécution de sa mission de règlement administratif des litiges, l'organe de contrôle prend des décisions individuelles motivées.

§ 3. *En exécution de ses missions de contrôle et de recours administratif, l'organe de contrôle prend toute mesure nécessaire, y compris des mesures*

document de référence du réseau.

§ 5. *Au titre de ses missions de recours administratif, l'organe de contrôle peut être saisi sur plainte écrite, notifiée par envoi recommandé, par tout candidat, notamment pour introduire un recours contre les décisions prises par le gestionnaire de l'infrastructure ou, le cas échéant, par l'entreprise ferroviaire ou l'exploitant d'une installation de service, s'il s'estime victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice en ce qui concerne :*

1° le document de référence du réseau, dans ses versions provisoires et définitives, ou les critères qu'il contient ;

2° la procédure de répartition des capacités d'infrastructure et ses résultats et les obligations qui en découlent ;

3° le système de tarification, en ce compris le système d'amélioration des performances visé à l'article 23, alinéa 3, le niveau ou la structure des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et les obligations qui en découlent ;

4° les dispositions en matière d'accès à l'infrastructure ferroviaire visées aux articles 5, 6, 7, 1° et 3°, 8 et 9 ;

5° les dispositions en matière d'accès aux installations de service visées à l'article 9 ;

6° l'exercice de la servitude perpétuelle visée à l'article 156 quater, § 1^{er}, de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques.

Le recours administratif n'est pas suspensif de la décision attaquée, sauf décision contraire motivée de l'organe de contrôle à la demande de la partie plaignante.

§ 6. L'organe de contrôle décide sur les contestations qui lui sont soumises par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire en ce qui concerne l'attribution des minutes de retard dans le cadre du système d'amélioration des performances visé à l'article 23, alinéa 5.

Section 3. – Pouvoirs

Art. 63. § 1^{er}. En exécution de ses missions de conseil, l'organe de contrôle rend des avis.

§ 2. En exécution de sa mission de règlement administratif des litiges, l'organe de contrôle prend des décisions individuelles motivées.

§ 3. *En exécution de ses missions de contrôle et de recours administratif, l'organe de contrôle prend toute mesure nécessaire, y compris des mesures*

conservatoires et des amendes administratives, pour mettre fin aux infractions relatives au document de référence du réseau, à la répartition des capacités, à la tarification de l'infrastructure et aux dispositions en matière d'accès, conformément aux articles 64 et 65, et notamment en matière d'accès aux installations de service conformément à l'article 9/1.

conservatoires et des amendes administratives, pour mettre fin aux infractions relatives au document de référence du réseau, à la répartition des capacités, à la tarification de l'infrastructure et aux dispositions en matière d'accès, conformément aux articles 64 et 65, et notamment en matière d'accès aux installations de service conformément à l'article 9.

Au cas où un recours est introduit contre un refus d'octroyer des capacités de l'infrastructure ou contre les modalités d'une proposition de capacités, l'organisme de contrôle soit confirme qu'il n'y a pas lieu de modifier la décision prise par le gestionnaire de l'infrastructure, soit exige la modification de la décision incriminée conformément à sa décision.

§ 4. L'organe de contrôle est habilité à effectuer des audits ou à commander des audits externes auprès du gestionnaire de l'infrastructure, des exploitants d'installations de service et, le cas échéant, auprès des entreprises ferroviaires pour vérifier le respect des dispositions relatives à la séparation comptable établies à l'article 4. À cet égard, l'organe de contrôle est habilité à demander toute information utile. En particulier, il est habilité à demander au gestionnaire de l'infrastructure, aux exploitants d'installations de service et à toutes les entreprises ou autres entités qui assurent ou intègrent différents types de services de transport ferroviaire ou de gestion de l'infrastructure, tels que visés à l'article 4, § 1^{er}, et à l'article 9 la totalité ou une partie des informations comptables mentionnées à l'annexe 26, avec un degré de détail suffisant au regard de ce qui est jugé nécessaire et proportionné.

Sans préjudice des pouvoirs des autorités nationales chargées des questions en matière d'aides d'État, l'organisme de contrôle peut en outre tirer des comptes des conclusions au sujet de problèmes en matière d'aides d'État, conclusions qu'il transmet auxdites autorités.

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

L'amende peut être calculée à raison d'un montant journalier.

Sans préjudice du droit de citer devant le juge compétent, le recouvrement des amendes

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

L'amende peut être calculée à raison d'un montant journalier.

administratives peut avoir lieu par voie de contrainte à la diligence de l'administration de la T.V.A., de l'enregistrement et des domaines.

L'amende est recouvrée au profit du Trésor par l'administration de la taxe sur la valeur ajoutée, de l'enregistrement et des domaines.

Chaque année au 1^{er} janvier, ces montants sont adaptés à l'indice santé selon la formule suivante : le montant de base multiplié par le nouvel indice et divisé par l'indice de départ.

Le nouvel indice est l'indice santé du mois de novembre de l'année précédant l'année dans laquelle les montants sont adaptés conformément à l'alinéa 4. L'indice de départ est l'indice santé de novembre 2013. Le résultat obtenu est arrondi à l'euro supérieur si la partie décimale est supérieure ou égale à cinquante cents. Il l'est à l'euro inférieur si cette partie est inférieure à cinquante cents.

Le délai de prescription pour l'infliction d'une amende administrative est fixé à trois ans à partir de la date de commission des faits. Le droit de percevoir l'amende administrative se prescrit par deux ans à dater du dernier jour où le contrevenant aurait dû payer.

Si le contrevenant paie l'amende administrative avec retard, le montant est majoré de plein droit du taux d'intérêt légal, avec un minimum de cinq pour cent du montant de l'amende administrative.

Art. 65. *L'organe de contrôle statue par décision motivée dans les cas visés à l'article 63, § 3, après avoir entendu les parties en cause, dans les deux mois qui suivent la réception de toutes les informations, sauf disposition contraire dans la loi.*

Il rend ses décisions en tenant compte notamment :

- 1° du respect des lois et règlements applicables ;
- 2° du principe d'égalité d'accès aux capacités ferroviaires ;
- 3° de la nécessité de maintenir l'intégrité du réseau ferroviaire belge et son interopérabilité avec les services ferroviaires des autres Etats ;
- 4° de la nature de la demande au regard des ressources de capacités disponibles pour la satisfaire.

Il peut procéder ou faire procéder à toutes investigations utiles et au besoin désigner des experts et entendre des témoins.

Art. 65. *L'organe de contrôle statue dans les cas visés à l'article 63, § 3, après avoir entendu les parties en cause, dans les six semaines qui suivent la réception de toutes les informations utiles. En cas de plainte, l'organe de contrôle sollicite des informations utiles et engage des consultations avec toutes les parties concernées dans un délai d'un mois à partir de la réception de la plainte. Le Roi détermine les modalités de la procédure dans les cas visés à l'article 63, § 3.*

Il rend ses décisions en tenant compte notamment :

- 1° du respect des lois et règlements applicables ;
- 2° du principe d'égalité d'accès aux capacités ferroviaires ;
- 3° de la nécessité de maintenir l'intégrité du réseau ferroviaire belge et son interopérabilité avec les services ferroviaires des autres Etats ;
- 4° de la nature de la demande au regard des ressources de capacités disponibles pour la satisfaire.

Il peut procéder ou faire procéder à toutes investigations utiles et au besoin désigner des experts et entendre des témoins.

L'organe de contrôle notifie ses décisions aux parties et les rend publiques dans les 15 jours du prononcé. Ces décisions sont contraignantes pour toutes les parties concernées.

Elles sont publiées sous forme de support papier et sous forme électronique.

L'organe de contrôle notifie ses décisions aux parties et les rend publiques dans les 15 jours du prononcé. Ces décisions sont contraignantes pour toutes les parties concernées.

Elles sont publiées sous forme de support papier et sous forme électronique.

Section 3/1. Coopération avec d'autres organes, consultation et demande d'informations

Art. 66/1. *L'organe de contrôle coopère étroitement avec l'autorité de sécurité et avec l'autorité responsable des licences.*

Ces organes élaborent ensemble un cadre de coopération et d'échange d'informations visant à prévenir les effets préjudiciables à la concurrence ou à la sécurité sur le marché ferroviaire. Ce cadre contient un mécanisme permettant, d'une part, à l'organe de contrôle d'adresser des recommandations à l'autorité de sécurité et à l'autorité responsable des licences sur des aspects susceptibles de nuire à la concurrence sur le marché ferroviaire et, d'autre part, à l'autorité de sécurité d'adresser des recommandations à l'organe de contrôle et à l'autorité responsable de la délivrance des licences sur des aspects susceptibles de compromettre la sécurité. Sans préjudice de l'indépendance de chacun de ces organes dans son domaine de compétences propres, l'autorité concernée examine chaque recommandation qui lui est adressée avant d'adopter sa décision. Si l'organe concerné décide de s'écarter de ces recommandations, il en donne les raisons dans ses décisions.

Art. 66/2. *À intervalles réguliers, et en tout état de cause tous les deux ans au moins, l'organe de contrôle consulte les représentants des usagers des services ferroviaires de transport de fret et de voyageurs pour tenir compte de leurs opinions quant au marché ferroviaire.*

Art. 66/3. § 1^{er}. *L'organe de contrôle est habilité à demander les informations utiles au gestionnaire de l'infrastructure, aux candidats et à toute autre partie intéressée.*

Ces informations sont fournies dans un délai raisonnable, fixé par l'organe de contrôle, ne dépassant pas un mois, à moins que, dans des circonstances exceptionnelles, l'organe de contrôle n'accepte et n'autorise une prorogation limitée dans le temps n'excédant pas deux semaines supplémentaires.

Les informations à fournir à l'organe de contrôle comprennent toutes les données requises par celui-ci dans le cadre de ses fonctions de recours et de surveillance de la concurrence sur les marchés des services ferroviaires. Il s'agit notamment des données nécessaires pour établir des statistiques et observer le marché.

§ 2. Le fait, pour le gestionnaire de l'infrastructure, les candidats ou tout autre partie intéressée, de ne pas répondre à la demande d'information formulée par l'organe de contrôle, dans le délai fixé par celui-ci, est constitutif d'une infraction susceptible d'être sanctionnée d'une amende administrative sur une base forfaitaire ou par jour calendrier.

L'amende ne peut être, par jour calendrier, inférieure à 1.000 euros ni supérieure à 2.000 euros, ni au total, supérieure à 60.000 euros.

L'amende est recouvrée au profit du Trésor par l'administration de la taxe sur la valeur ajoutée, de l'enregistrement et des domaines. Chaque année au 1^{er} janvier, ces montants sont adaptés à l'indice santé selon la formule suivante : le montant de base multiplié par le nouvel indice et divisé par l'indice de départ.

Le nouvel indice est l'indice santé du mois de novembre de l'année précédant l'année dans laquelle les montants sont adaptés conformément à l'alinéa 4. L'indice de départ est l'indice santé de novembre 2013. Le résultat obtenu est arrondi à l'euro supérieur si la partie décimale est supérieure ou égale à cinquante cents. Il l'est à l'euro inférieur si cette partie est inférieure à cinquante cents.

Le délai de prescription pour l'infliction d'une amende administrative est fixé à trois ans à partir de la date de commission des faits. Le droit de percevoir l'amende administrative se prescrit par deux ans à dater du dernier jour où le contrevenant aurait dû payer.

Si le contrevenant paie l'amende administrative avec retard, le montant est majoré de plein droit du taux d'intérêt légal, avec un minimum de cinq pour cent du montant de l'amende administrative.

Art. 66/4. § 1^{er}. *L'organe de contrôle échange avec les organes de contrôle des autres Etats membres de l'Union européenne des informations sur son travail et ses principes et pratiques décisionnels, notamment, sur les principaux aspects de ses procédures et sur les problèmes d'interprétation de la législation ferroviaire transposée de l'Union. De manière générale, il coopère avec les organes de contrôle des autres Etats membres de l'Union européenne afin de*

coordonner les processus décisionnels. À cette fin, il participe et collabore au sein d'un réseau réunissant les organes de contrôle des Etats membres.

§ 2. L'organe de contrôle coopère étroitement avec les organes de contrôle des autres Etats membres, notamment en fixant des modalités de collaboration à des fins d'assistance mutuelle dans le cadre des tâches de surveillance du marché et de traitement des plaintes ou des enquêtes.

§ 3. En cas de plainte ou d'enquête lancée de sa propre initiative sur des questions d'accès ou de tarification relatives à un sillon international, ainsi que dans le cadre de la surveillance de la concurrence sur le marché concernant des services de transport ferroviaire international, l'organe de contrôle consulte les organes de contrôle de tous les autres États membres par lesquels passe le sillon international en cause et, le cas échéant, la Commission européenne, et leur demande toutes les informations nécessaires avant de prendre sa décision.

§ 4. S'il est consulté par un organe de contrôle d'un autre Etat membre, il fournit toutes les informations qu'il a lui-même le droit de demander en vertu du présent Code ferroviaire. Ces informations ne peuvent être utilisées qu'aux fins du traitement de la plainte ou de l'enquête visée au § 3.

§ 5. Lorsque l'organe de contrôle reçoit une plainte ou mène une enquête de sa propre initiative, il transmet toute information pertinente à l'organe de contrôle responsable afin que celui-ci puisse prendre des mesures à l'égard des parties concernées.

§ 6. Tout représentant des gestionnaires de l'infrastructure associé conformément à l'article 45 fournit sans délai toutes les informations nécessaires aux fins du traitement de la plainte ou de l'enquête visée au paragraphe 3, qui ont été demandées par l'organe de contrôle de l'État membre où se situe le représentant associé. L'organe de contrôle est habilité à transmettre ces informations concernant le sillon international aux organismes de contrôle visés au paragraphe 3.

§ 7. À la demande d'un organe de contrôle, la Commission européenne peut prendre part aux activités énumérées aux paragraphes 2 à 6 afin de faciliter la coopération des organismes de contrôle mentionnée auxdits paragraphes.

§ 8. L'organisme de contrôle contribue à élaborer des principes et pratiques communs avec d'autres organismes de contrôle pour les décisions qu'ils sont habilités à prendre.

§ 9. L'organisme de contrôle réexamine en outre les

décisions et pratiques des associations de gestionnaires de l'infrastructure visées à l'article 60/1 et à l'article 45, qui exécutent les dispositions du présent Code ou, de manière générale, facilitent le transport ferroviaire international.

Titre 4. – Sécurité d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire

Chapitre 3. – Système de gestion de la sécurité

Art. 93. § 1^{er}. En cas d'accident grave, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire informe immédiatement l'organisme d'enquête, le ministre, l'autorité de sécurité et les autorités judiciaires.

En outre, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, l'entreprise ferroviaire et, le cas échéant, l'autorité de sécurité transmettent immédiatement l'information de la survenance d'un événement décrit à l'annexe 7 à l'organisme d'enquête.

Les modalités de la communication à l'organisme d'enquête des informations visées aux alinéas 1 et 2 sont déterminées par celui-ci et publiées.

§ 2. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire envoie chaque jour à l'organisme d'enquête, selon les modalités déterminées par ce dernier, la relation succincte de tous les événements qui, de prime abord, constituent un ou des accidents et incidents concernant ou influençant la sécurité de l'exploitation, qui se sont produits sur le réseau ferroviaire pendant les dernières vingt-quatre heures.

§ 3. Chaque accident et incident d'exploitation ou affectant celle-ci est classifié selon les critères déterminés par le Roi et fait l'objet d'un compte rendu dont une copie est envoyée par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et/ou, le cas échéant, l'entreprise ferroviaire dans les trois jours ouvrables à l'organisme d'enquête, selon les modalités déterminées par celui-ci. Les corrections, révisions et/ou renseignements complémentaires non disponibles dans les trois jours devront être fournis à l'organisme d'enquête, selon les modalités déterminées par celui-ci, dès qu'ils deviennent disponibles.

Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et l'entreprise ferroviaire se conforment aux critères établis par le Roi lors de l'établissement de leur compte rendu.

§ 4. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et/ou, le cas échéant, l'entreprise ferroviaire

Titre 4. – Sécurité d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire

Chapitre 3. – Système de gestion de la sécurité

Art. 93. § 1^{er}. En cas d'accident grave, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire informe immédiatement l'organisme d'enquête, le ministre, l'autorité de sécurité et les autorités judiciaires.

En outre, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, l'entreprise ferroviaire et, le cas échéant, l'autorité de sécurité transmettent immédiatement l'information de la survenance d'un événement décrit à l'annexe 7 à l'organisme d'enquête.

Les modalités de la communication à l'organisme d'enquête des informations visées aux alinéas 1 et 2 sont déterminées par celui-ci et publiées.

§ 2. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire envoie chaque jour à l'organisme d'enquête, selon les modalités déterminées par ce dernier, la relation succincte de tous les événements qui, de prime abord, constituent un ou des accidents et incidents concernant ou influençant la sécurité de l'exploitation, qui se sont produits sur le réseau ferroviaire pendant les dernières vingt-quatre heures.

§ 3. Chaque accident et incident d'exploitation ou affectant celle-ci est classifié selon les critères déterminés par le Roi et fait l'objet d'un compte rendu dont une copie est envoyée par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et/ou, le cas échéant, l'entreprise ferroviaire dans les trois jours ouvrables à l'organisme d'enquête, selon les modalités déterminées par celui-ci. Les corrections, révisions et/ou renseignements complémentaires non disponibles dans les trois jours devront être fournis à l'organisme d'enquête, selon les modalités déterminées par celui-ci, dès qu'ils deviennent disponibles.

Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et l'entreprise ferroviaire se conforment aux critères établis par le Roi lors de l'établissement de leur compte rendu.

§ 4. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et/ou, le cas échéant, l'entreprise ferroviaire

transmettent à l'organisme d'enquête, dans les meilleurs délais et, dans la mesure du possible, au plus tard 10 mois après la date de survenance de l'événement, leur rapport d'enquête complet sur les événements décrits en annexe 7 pour lesquels l'organisme d'enquête a ouvert une enquête. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et/ou, le cas échéant, l'entreprise ferroviaire transmettent, sur demande de l'organisme d'enquête, les rapports d'enquête se rapportant à d'autres événements.

§ 5. Chaque année, avant le 30 juin, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et toutes les entreprises ferroviaires soumettent à l'organisme d'enquête et à l'autorité de sécurité un rapport annuel sur la sécurité concernant l'année civile précédente. Le rapport de sécurité contient :

a) des informations sur la manière dont le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou l'entreprise ferroviaire réalise ses propres objectifs de sécurité et les résultats des plans de sécurité;

b) la mise au point d'indicateurs de sécurité nationaux et des indicateurs de sécurité communs définis à l'annexe I, dans la mesure où elle est pertinente pour l'organisation déclarante;

c) les résultats des audits de sécurité internes;

d) des observations sur les insuffisances et les défauts de fonctionnement des opérations ferroviaires et de la gestion de l'infrastructure qui peuvent présenter un intérêt pour l'autorité de sécurité.

Le Roi peut déterminer un modèle de rapport que le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et les entreprises ferroviaires devront utiliser et prévoir des éléments de contenu supplémentaires.

Chapitre 6. – Enquêtes en cas d'accidents et d'incidents ferroviaires

Section 2. – Tâches

Art. 112. § 1^{er}. L'organisme d'enquête peut imposer une amende administrative à une entreprise ferroviaire et au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire en cas d'infraction visée à l'article 214, alinéa 1^{er}, 30°.

§ 2. Lorsque l'organisme d'enquête souhaite faire usage de la compétence visée au § 1^{er}, l'enquêteur principal rédige un rapport.

Le rapport est daté et mentionne au moins :

- 1° le nom du contrevenant présumé ;
- 2° l'infraction.

transmettent à l'organisme d'enquête, dans les meilleurs délais et, dans la mesure du possible, au plus tard 10 mois après la date de survenance de l'événement, leur rapport d'enquête complet sur les événements décrits en annexe 7 pour lesquels l'organisme d'enquête a ouvert une enquête. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et/ou, le cas échéant, l'entreprise ferroviaire transmettent, sur demande de l'organisme d'enquête, les rapports d'enquête se rapportant à d'autres événements.

Chapitre 6. – Enquêtes en cas d'accidents et d'incidents ferroviaires

Section 2. – Tâches

Art. 112. § 1^{er}. L'organisme d'enquête peut imposer une amende administrative à une entreprise ferroviaire et au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire en cas d'infraction visée à l'article 214, alinéa 1^{er}, 30° *et à l'article 215.*

§ 2. Lorsque l'organisme d'enquête souhaite faire usage de la compétence visée au § 1^{er}, l'enquêteur principal rédige un rapport.

Le rapport est daté et mentionne au moins :

- 1° le nom du contrevenant présumé ;
- 2° l'infraction.

Une copie du rapport est envoyée au contrevenant présumé au plus tard lors de la notification de l'intention d'infliger une amende administrative.

§ 3. L'enquêteur principal informe le contrevenant présumé dans les cinq jours de la date du rapport de l'intention d'infliger une amende administrative.

L'enquêteur principal peut prolonger ce délai s'il accorde un délai au contrevenant présumé pour mettre fin à l'infraction.

La notification se fait par envoi recommandé ou de la manière fixée par le Roi, et mentionne sous peine de nullité la somme envisagée de l'amende administrative, et le nom du contrevenant présumé

Cette notification ne peut porter que sur des faits qui auraient été commis moins d'un an avant l'envoi du pli recommandé.

§ 4. Le contrevenant présumé est invité à communiquer sa défense par écrit dans un délai de quinze jours suivant la notification de cet avis. Si le contrevenant présumé n'a pas de siège en Belgique, ce délai est prolongé de cinq jours.

Le contrevenant présumé est également informé :

1° qu'il peut, sur demande, consulter les documents qui sont à la base de l'intention d'infliger une amende administrative et en obtenir des copies ;

2° qu'il peut commenter oralement sa défense écrite. A cet effet, le contrevenant présumé introduit une demande écrite auprès de l'enquêteur principal dans les dix jours de la réception de la notification.

Le contrevenant présumé peut se faire assister ou représenter par un avocat, et peut appeler des témoins.

Si le contrevenant présumé estime qu'il ne dispose pas de suffisamment de temps pour sa défense, il peut adresser une demande motivée à l'enquêteur principal, qui statue en la matière dans les cinq jours. Si l'enquêteur principal ne statue pas en la matière dans les trente jours, la demande est réputée acceptée. Le délai visé au § 6 est suspendu pour la durée de la prolongation du délai visée au présent alinéa.

§ 5. L'enquêteur principal se montre loyal et impartial lors de la collecte et de la communication des preuves à charge et des preuves à décharge.

Une copie du rapport est envoyée au contrevenant présumé au plus tard lors de la notification de l'intention d'infliger une amende administrative.

§ 3. L'enquêteur principal informe le contrevenant présumé dans les cinq jours de la date du rapport de l'intention d'infliger une amende administrative.

L'enquêteur principal peut prolonger ce délai s'il accorde un délai au contrevenant présumé pour mettre fin à l'infraction.

La notification se fait par envoi recommandé ou de la manière fixée par le Roi, et mentionne sous peine de nullité la somme envisagée de l'amende administrative, et le nom du contrevenant présumé

Cette notification ne peut porter que sur des faits qui auraient été commis moins d'un an avant l'envoi du pli recommandé.

§ 4. Le contrevenant présumé est invité à communiquer sa défense par écrit dans un délai de quinze jours suivant la notification de cet avis. Si le contrevenant présumé n'a pas de siège en Belgique, ce délai est prolongé de cinq jours.

Le contrevenant présumé est également informé :

1° qu'il peut, sur demande, consulter les documents qui sont à la base de l'intention d'infliger une amende administrative et en obtenir des copies ;

2° qu'il peut commenter oralement sa défense écrite. A cet effet, le contrevenant présumé introduit une demande écrite auprès de l'enquêteur principal dans les dix jours de la réception de la notification.

Le contrevenant présumé peut se faire assister ou représenter par un avocat, et peut appeler des témoins.

Si le contrevenant présumé estime qu'il ne dispose pas de suffisamment de temps pour sa défense, il peut adresser une demande motivée à l'enquêteur principal, qui statue en la matière dans les cinq jours. Si l'enquêteur principal ne statue pas en la matière dans les trente jours, la demande est réputée acceptée. Le délai visé au § 6 est suspendu pour la durée de la prolongation du délai visée au présent alinéa.

§ 5. L'enquêteur principal se montre loyal et impartial lors de la collecte et de la communication des preuves à charge et des preuves à décharge.

§ 6. Lorsqu'une amende administrative est infligée, le montant de cette amende est adapté à la gravité de l'infraction et à la mesure dans laquelle celle-ci peut être reprochée au contrevenant. En outre, il est tenu compte de la fréquence de l'infraction et des circonstances dans lesquelles le contrevenant présumé a commis l'infraction.

Si au moment de la prise de la décision d'infliger une amende administrative, les faits ne constituent plus une infraction au sens des articles 214 et 215, l'amende administrative ne sera pas infligée.

Les deux premiers alinéas de ce paragraphe sont d'application dans le cas du recours visé à l'article 221/3.

§ 7. Le droit de l'organisme d'enquête d'infliger une amende administrative s'éteint deux ans après l'envoi de la notification de l'organisme d'enquête visée au § 3.

§ 6. Lorsqu'une amende administrative est infligée, le montant de cette amende est adapté à la gravité de l'infraction et à la mesure dans laquelle celle-ci peut être reprochée au contrevenant. En outre, il est tenu compte de la fréquence de l'infraction et des circonstances dans lesquelles le contrevenant présumé a commis l'infraction.

Si au moment de la prise de la décision d'infliger une amende administrative, les faits ne constituent plus une infraction au sens des articles 214 et 215, l'amende administrative ne sera pas infligée.

Les deux premiers alinéas de ce paragraphe sont d'application dans le cas du recours visé à l'article 221/3.

§ 7. Le droit de l'organisme d'enquête d'infliger une amende administrative s'éteint deux ans après l'envoi de la notification de l'organisme d'enquête visée au § 3.

Titre 6. – Interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne

Chapitre 6. – Organismes notifiés et désignés

Section 1^{re}. – Organismes notifiés

Art. 204. S'il apparaît qu'un organisme, notifié par un autre Etat membre de l'Union européenne, ne satisfait plus aux critères de notification, *le ministre* en informe la Commission européenne.

Titre 8. – Dispositions abrogatoires, transitoires et finales

Chapitre 2. - Dispositions transitoires

Art. 223. Les procédures pendantes devant *le Conseil de la Concurrence*, y compris les voies de recours qui pourraient être introduites contre ces décisions, seront poursuivies et clôturées conformément aux règles applicables avant le 2 février 2007.

Titre 6. – Interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne

Chapitre 6. – Organismes notifiés et désignés

Section 1^{re}. – Organismes notifiés

Art. 204. S'il apparaît qu'un organisme, notifié par un autre Etat membre de l'Union européenne, ne satisfait plus aux critères de notification, *l'administration* en informe la Commission européenne.

Titre 8. – Dispositions abrogatoires, transitoires et finales

Chapitre 2. - Dispositions transitoires

Art. 223. Les procédures pendantes devant *l'Autorité belge de la Concurrence*, y compris les voies de recours qui pourraient être introduites contre ces décisions, seront poursuivies et clôturées conformément aux règles applicables avant le 2 février 2007.