

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

18 maart 2015

WETSVOORSTEL

**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, wat de
prestatieregeling betreft**

(ingediend door de heer Jef Van den Bergh)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

18 mars 2015

PROPOSITION DE LOI

**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 en ce qui concerne le système
d'amélioration des performances**

(déposée par M. Jef Van den Bergh)

SAMENVATTING

Wanneer de infrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen het beter of slechter doen op het stuk van stiptheid in verhouding tot een spilwaarde, krijgen ze een premie (bonus) of moeten ze een boete (malus) betalen. Aangezien de beheerder en de ondernemingen elk afzonderlijk verantwoordelijk zijn voor de stiptheid bemoeilijkt dit hun samenwerking, aldus de indiener. Bovendien zijn boetes een te zware last voor de ondernemingen. Hij stelt daarom voor enkel nog met premies te werken en deze boni niet toe te kennen aan de partijen afzonderlijk, maar te laten afhangen van hun gezamenlijke resultaat inzake stiptheid.

RÉSUMÉ

Lorsque le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires voient leurs performances en matière de ponctualité augmenter ou diminuer par rapport à une valeur pivot, ils bénéficient d'une prime (bonus) ou doivent payer une amende (malus). L'auteur de cette proposition de loi estime que le fait que le gestionnaire et les entreprises sont individuellement responsables de la ponctualité complique leur collaboration. En outre, les amendes représentent une trop lourde charge pour les entreprises. Il propose dès lors de ne plus recourir qu'à des primes et de ne pas attribuer ces boni individuellement aux parties concernées mais d'en subordonner l'octroi au résultat commun qu'elles obtiendront en matière de ponctualité.

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-GOI	:	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

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

De federale regering wil werk maken van een verbeterde stiptheid van het treinverkeer. Eén van de maatregelen die ze daartoe zal ondernemen is het herbekijken van de financiële incentives die gekoppeld zijn aan de behaalde stiptheidsresultaten. Enerzijds zal het variabele loon van het topmanagement sterker gelinkt worden aan de stiptheid. Dit is voornamelijk een zaak voor het nieuw te onderhandelen beheerscontract en van de raden van bestuur en de remuneratiecomités. Anderzijds zal het bestaande mechanisme dat financiële boni en mali aan de stiptheid verbindt aangepast worden. Met dit wetsvoorstel komen we tegemoet aan deze laatste vraag en voeren we een nieuw systeem in dat de samenwerking tussen de operatoren en de infrastructuurbeheerder zal verbeteren, de efficiëntie zal verhogen en de stiptheid zal ten goede komen.

Artikel 23 van de Spoorcodex bepaalt dat de overeenkomst die de rechten en verplichtingen tussen de infrastructuurbeheerder enerzijds en de spoorwagondernemingen anderzijds vastlegt een prestatieregeling moet bevatten. Deze regeling is verplicht volgens de Europese Richtlijn 2001/14/EG van het Europese Parlement en de Raad van 26 februari 2001. Hierin wordt gesteld dat heffingsregelingen voor de infrastructuur via een prestatieregeling spoorwagondernemingen en infrastructuurbeheerder ertoe moet aanzetten om verstoringen zo gering mogelijk te houden en om de prestatie van het spoorwegnet te verbeteren. Dit kan, zo stelt de Richtlijn, boetes inhouden voor handelingen die de exploitatie van het net 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. De bepaling van de Richtlijn werd oorspronkelijk omgezet door middel van een puntensysteem. Op 8 oktober 2009 richtte de Europese Commissie aan België echter een met redenen omkleed advies wegens de ontoereikende omzetting van de Richtlijn omdat de prestatieregeling op basis van punten werkte en niet in de vorm van financiële maatregelen. Het koninklijk besluit van 6 juli 2011 voerde daarop een bonus-malusregeling in voor alle spoorwagbedrijven waardoor een bonus of een malus wordt toegekend afhankelijk van de prestaties inzake stiptheid.

De bonus-malus wordt bekomen door de prestaties van de infrastructuurbeheerder en de spoorwagonderneming af te zetten tegenover een spilwaarde die is gebaseerd op de prestaties inzake stiptheid over

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Le gouvernement fédéral entend améliorer la ponctualité du trafic ferroviaire. Une des mesures qu'il compte prendre dans cette optique est de réexaminer les incitants financiers qui sont liés aux résultats obtenus en matière de ponctualité. D'une part, la rémunération variable du haut management sera plus fortement tributaire de la ponctualité. Cette mesure relève essentiellement du nouveau contrat de gestion à négocier ainsi que des conseils d'administration et des comités de rémunération. D'autre part, le mécanisme actuel, qui lie l'attribution de boni et de mali financiers à la ponctualité, sera adapté. Par la présente proposition de loi, nous voulons régler cette question en instaurant un nouveau système, qui améliorera la collaboration entre les opérateurs et le gestionnaire de l'infrastructure, accroîtra l'efficacité et favorisera la ponctualité.

L'article 23 du Code ferroviaire prévoit que l'accord définissant les droits et obligations du gestionnaire de l'infrastructure, d'une part, et de l'entreprise ferroviaire, d'autre part, doit contenir un système d'amélioration des performances. Ce système a été imposé par la directive européenne 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001, qui prévoit que, par l'établissement d'un système d'amélioration des performances, les systèmes de tarification de l'infrastructure doivent encourager les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure à réduire au minimum les défaillances et à améliorer les performances du réseau ferroviaire. Selon la directive, ce système peut comporter des sanctions en cas d'actes à l'origine de défaillances du réseau, des compensations pour les entreprises qui sont victimes de ces défaillances et des primes en cas de bonnes performances dépassant les prévisions basées sur le système de l'optimisation des performances. Cette disposition de la directive a initialement été transposée par l'instauration d'un système à points. Le 8 octobre 2009, la Commission européenne a cependant adressé à la Belgique un avis motivé pour transposition insuffisante de la directive, parce que le système d'amélioration des performances était basé sur des points et non sur des mesures financières. L'arrêté royal du 6 juillet 2011 a dès lors instauré un système de bonus-malus pour toutes les entreprises ferroviaires en vertu duquel un bonus ou un malus est attribué en fonction des performances en matière de ponctualité.

On obtient le bonus-malus en comparant les performances du gestionnaire de l'infrastructure et de l'entreprise ferroviaire avec une valeur pivot basée sur les performances en matière de ponctualité au cours

de laatste vijf jaar. Afhankelijk van het feit of een partij beter of slechter doet dan deze spilwaarde moet ze een malus betalen of krijgt ze een bonus uitgekeerd. Om de prestaties van de infrastructuurbeheerder en van iedere spoorwegonderneming te kennen, houdt de infrastructuurbeheerder de oorzaken van de vertragingen bij en wijst deze toe aan elke betrokken partij. De spoorwegondernemingen kunnen op hun beurt deze toewijzing betwisten. De infrastructuurbeheerder onderzoekt iedere betwisting. Zo nodig overlegt hij met de spoorwegonderneming die de toewijzing betwist. Indien het overleg niet slaagt, beslist het toezichthoudende orgaan over het aantal minuten vertraging dat moet worden toegekend. Dit systeem is in voege sinds 1 januari 2013¹.

In dit mechanisme is de infrastructuurbeheerder en iedere spoorwegonderneming apart verantwoordelijk voor de prestaties inzake stiptheid. In de praktijk bemoeilijkt deze constructie de samenwerking tussen de verschillende partijen en heeft ze eerder een negatieve dan een positieve impact op de stiptheid. Gezien de belangrijke financiële implicaties die aan de toewijzing van vertragingminuten verbonden zijn, hebben de betrokken bedrijven immers de neiging om zoveel mogelijk de eigen verantwoordelijkheid af te schuiven. Dit heeft tot gevolg dat er vaak lang en hard onderhandeld wordt over wie verantwoordelijk is voor welke vertragingminuten. Hierbij gaat het niet langer om het correct in kaart brengen van de oorzaken van de vertragingen en om het zoeken naar oplossingen maar wel om zo weinig mogelijk minuten vertraging aangerekend te krijgen.

Gezien de stiptheid van de treinen een gezamenlijke verantwoordelijkheid is van de infrastructuurbeheerder en van de operatoren, wil dit voorstel de boni en de mali niet langer toekennen aan iedere partij afzonderlijk maar laten afhangen van het globale resultaat. Op die manier zal iedere betrokken partij getriggerd worden om een zo goed mogelijk globaal stiptheidscijfer neer te zetten. Men zal niet langer de eigen verantwoordelijkheid voor bepaalde vertragingen proberen te ontkennen. De openheid die een dergelijke werkwijze toelaat, geeft een incentive aan de betrokken bedrijven om uit te groeien tot open en lerende ondernemingen. Er kan tevens bespaard worden op werklast en vergaderuren. De indieners zijn ervan overtuigd dat de gedeelde verantwoordelijkheid de samenwerking op het spoor zal verbeteren en zal leiden tot betere stiptheidsresultaten.

¹ Voorheen werd op basis van het beheerscontract de exploitatietoelage van Infrabel afhankelijk gemaakt van de aan haar toegewezen minuten vertraging (art. 74 van het beheerscontract 2008-...).

des cinq dernières années. Selon qu'une partie obtient des résultats inférieurs ou supérieurs à cette valeur pivot, elle doit payer un malus ou reçoit un bonus. Pour connaître les performances du gestionnaire de l'infrastructure et de chaque entreprise ferroviaire, le gestionnaire de l'infrastructure enregistre les causes des retards et les attribue à chaque partie concernée. Les entreprises ferroviaires peuvent contester cette attribution. Le gestionnaire de l'infrastructure examine chaque contestation. Le cas échéant, il se concerte avec l'entreprise ferroviaire qui conteste l'attribution. Si la concertation n'aboutit pas, c'est l'organe de contrôle qui décide du nombre de minutes de retard à attribuer. Ce système est en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2013¹.

Dans ce mécanisme, le gestionnaire de l'infrastructure et chaque entreprise ferroviaire assument des responsabilités distinctes en ce qui concerne les performances en matière de ponctualité. En pratique, cette construction complique la collaboration entre les différentes parties et son impact sur la ponctualité est plus négatif que positif. Eu égard aux importantes implications financières de l'attribution de minutes de retard, les entreprises concernées ont tendance à se soustraire à leur responsabilité autant que faire se peut. Cela donne souvent lieu à des négociations longues et houleuses sur la question de savoir qui est responsable de quelles minutes de retard. À cet égard, l'enjeu n'est plus d'identifier correctement les causes des retards et de rechercher des solutions mais bien d'éviter, autant que faire se peut, l'imputation de minutes de retard.

Dès lors que la ponctualité des trains relève d'une responsabilité conjointe du gestionnaire de l'infrastructure et des opérateurs, la présente proposition entend faire dépendre les boni et les mali du résultat global, et prévoir qu'ils ne soient plus attribués à chaque partie séparément. Dès lors, chaque partie sera encouragée à aligner les meilleures statistiques globales possibles en matière de ponctualité. Il ne sera plus question d'essayer de nier sa propre responsabilité pour certains retards. L'ouverture que cette méthode incitera les entreprises concernées à devenir des entreprises ouvertes et apprenantes. Des économies pourront également être réalisées en ce qui concerne la charge de travail et les heures de réunion. Nous sommes convaincus que cette responsabilité partagée améliorera la coopération dans le secteur ferroviaire et les résultats en matière de ponctualité.

¹ Auparavant, le contrat de gestion faisait dépendre la dotation d'exploitation d'Infrabel du nombre de minutes de retard qui lui étaient attribuées (art. 74 du contrat de gestion 2008-...).

Zoals eerder gesteld geeft de Richtlijn 2001/14/EG drie opties waarop een prestatieregeling gebaseerd kan zijn: boetes, compensaties en premies. Het is niet gesteld dat deze drie middelen allemaal moeten ingezet worden. De Belgische overheid opteerde om te werken met een systeem van boetes en premies. Het lijkt echter aangewezen om puur te werken met een vorm van belonen en het bestraffen achterwege te laten. De malus die desgevallend door de betrokken onderneming moet betaald worden, is een bijkomende zware last voor de ondernemingen die het financieel al moeilijk hebben. Beter is het om hen een financiële bonus voor ogen te houden indien ze goed presteren. Dit zal op zichzelf voldoende motiverend werken en indien bereikt, wordt op die manier het openbaar vervoer verder ondersteund. Dit moet toelaten om in een positieve spiraal terecht te komen eerder dan in een negatieve vicieuze cirkel waarbij slechte resultaten leiden tot minder financiële middelen wat op zijn beurt leidt tot nog slechtere resultaten enzovoort. We opteren in dit voorstel daarom om enkel de bonus over te houden. Om de globale bonus te berekenen behouden we de formule van het oorspronkelijke besluit.

$$\text{Bonus} = M(p) \times (D(p) - Mv(p)) / (D(p) \times 20 \%)$$

waarbij

M(p): het maximumbedrag dat kan worden toegekend aan malus/bonus

Mv(p): het aantal minuten vertraging van het afgelopen jaar

D(p): de definitieve spilwaarde voor het afgelopen jaar

Het maximale bedrag dat de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder kunnen verdienen door een positief stiptheidsresultaat neer te zetten wordt vastgesteld op 12 miljoen euro. Dit bedrag is gelijk aan het globale maximumbedrag uit het oorspronkelijke besluit. Het spreekt voor zich dat de mogelijke bonus niet ten koste mag gaan van de dotaties.

De vraag die overblijft is op welk aandeel van de bonus iedere partij aanspraak kan maken. We kennen hiervoor een vast percentage van 30 % toe aan de infrastructuurbeheerder en verdelen het resterende bedrag over de treinoperators afhankelijk van het aantal treinkilometers die ze tijdens het betreffende jaar hebben afgelegd. Deze verdeling volgt de berekening van het maximaandeel per partij in de globale bonus en malus uit het oorspronkelijke KB.

Ainsi qu'il a été indiqué précédemment, la directive 2001/14/CE offre trois options sur lesquelles baser le système d'amélioration des performances: les amendes, les compensations et les primes. La directive n'indique pas que tous ces moyens doivent être mis en œuvre. Les autorités belges ont choisi d'appliquer un système d'amendes et de primes. Il semble toutefois recommandé de recourir uniquement à une forme de récompense et d'abandonner les sanctions. Le malus que doit acquitter l'entreprise concernée, le cas échéant, constitue une charge supplémentaire importante pour ces entreprises déjà confrontées à des difficultés financières. Mieux vaut leur promettre un bonus financier si leurs prestations sont bonnes. Cette mesure, outre son effet suffisamment motivant, permettra, si ses objectifs sont atteints, de continuer à soutenir les transports publics. Cela devrait permettre de créer un cercle vertueux et d'éviter le risque du cercle vicieux dans lequel de piètres résultats se traduisent par une baisse des moyens financiers, laquelle entraîne à son tour des résultats encore plus mauvais. C'est pourquoi l'option retenue dans la présente proposition est de ne conserver que le bonus. Pour calculer le bonus global, nous conservons la formule de l'arrêté initial.

$$\text{Bonus} = M(p) \times (D(p) - Mv(p)) / (D(p) \times 20 \%)$$

dans laquelle:

M(p): le montant maximum du bonus qui peut être octroyé à la partie concernée pour l'année écoulée;

Mv(p): le nombre de minutes de retard attribué à la partie concernée pour l'année écoulée;

D(p): la valeur pivot attribuée à la partie concernée pour l'année écoulée

Le montant maximal que les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure peuvent engranger en présentant un résultat positif en termes de ponctualité est fixé à 12 millions d'euros, ce qui équivaut au montant maximal de l'arrêté initial. Il va sans dire que le bonus éventuel ne doit être attribué au détriment des dotations.

Reste à savoir à quelle part du bonus chaque partie peut prétendre. Nous attribuons à cet effet un pourcentage fixe de 30 % au gestionnaire de l'infrastructure et répartissons le reste entre les opérateurs de train au prorata du nombre de train-kilomètres qu'ils ont parcourus durant l'année concernée, et ce, en suivant la méthode utilisée pour calculer la part maximale par partie dans le bonus et malus global, prévue par l'arrêté royal initial.

Artikel 2 van het wetsvoorstel vervangt de prestatieregeling zoals die vandaag bestaat. Er wordt een maximumbedrag bepaald dat de te ontvangen bonus niet mag overschrijden. Dit bedrag is overgenomen van de oorspronkelijke bepaling van het koninklijk besluit van 6 juli 2011. Net zoals in de oorspronkelijke regeling wordt een spilwaarde berekend op basis van de prestaties inzake stiptheid over de laatste vijf jaar. Na afloop van het beschouwde jaar wordt de voorlopige spilwaarde herberekend tot een definitieve spilwaarde door de aangevraagde treinkilometers voor het afgelopen jaar te vervangen door het werkelijk aantal afgelegde kilometers. Vervolgens wordt de werkelijke vertraging van dat jaar vergeleken met deze definitieve spilwaarde. Indien in het beschouwde jaar minder minuten vertraging dan de definitieve spilwaarde werd opgelopen, wordt een bonus uitgekeerd. Op de spilwaarde wordt een vork van 20 % naar beneden toegepast. Overschrijdingen van deze vork worden niet in aanmerking genomen. De Koning bepaalt de datum van de inwerkingtreding van deze wijziging van het KB.

De andere bepalingen van het koninklijk besluit blijven onverminderd geldig.

Jef VAN DEN BERGH (CD&V)

L'article 2 de la présente proposition de loi remplace le système d'amélioration des performances tel que nous le connaissons actuellement. Il fixe un montant maximal qui ne peut dépasser le bonus à recevoir. Ce montant a été repris de la disposition initiale de l'arrêté royal du 6 juillet 2011. Comme dans la réglementation initiale, une valeur pivot est calculée sur la base des performances en matière de ponctualité durant les cinq dernières années. Après la fin de l'année considérée, la valeur pivot provisoire est recalculée en une valeur pivot définitive en remplaçant le nombre de train-kilomètres demandés pour l'année écoulée par le nombre de kilomètres réellement parcourus. Ensuite, le retard réel de cette année est comparé avec cette valeur pivot définitive. Un bonus est versé si, durant l'année considérée, le nombre de minutes de retard est inférieur à la valeur pivot définitive. Une fourchette de 20 % à la baisse est appliquée à la valeur pivot. Les dépassements de cette fourchette ne sont pas pris en considération. Le Roi fixe la date d'entrée en vigueur de cette modification de l'arrêté royal.

Les autres dispositions de l'arrêté royal resteront entièrement d'application.

WETSVOORSTEL**Artikel 1**

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

Art. 2

Afdeling 2 van Hoofdstuk IV/1. Prestatieregeling van het koninklijk besluit van 9 december 2004 betreffende de verdeling van de spoorweginfrastructuurcapaciteiten en de retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur, ingevoegd door het koninklijk besluit van 6 juli 2011 wordt vervangen als volgt:

“Afdeling 2. Berekening van de bonus

Art. 31/11. Voor ieder kalenderjaar wordt het globale maximumbedrag te ontvangen bonus voor alle partijen samen vastgesteld. Voor het eerste jaar van toepassing van de prestatieregeling, bedraagt het maximum 12 miljoen euro. De volgende jaren evolueert het bedrag evenredig met de toe- of afname van het globale aantal treinkilometer gereden in het voorgaande jaar en wordt het bovendien aangepast aan de evolutie van de index zoals bedoeld in artikel 25.

Art. 31/12. In het begin van elk jaar wordt een voorlopige spilwaarde toegekend, in afwachting van het jaarlijks verslag bedoeld in artikel 31/8. Zij is uitgedrukt in aantal minuten en is gelijk aan het totaal aantal in de afgelopen vijf jaren veroorzaakte minuten vertraging, gedeeld door het totaal aantal treinkilometer dat alle spoorwegondernemingen samen in diezelfde vijf jaren op het netwerk van de infrastructuurbeheerder gereden hebben, vermenigvuldigd met het totaal aantal door alle spoorwegondernemingen bij de infrastructuurbeheerder aangevraagde treinkilometer voor het beschouwde jaar.

Na afloop van het beschouwde jaar, worden de voorlopige spilwaarden herberekend tot definitieve spilwaarden door de voorlopige spilwaarde te delen door het totaal aantal treinkilometer dat alle spoorwegondernemingen samen aangevraagd hebben voor het beschouwde jaar, vermenigvuldigd met het totaal aantal treinkilometer dat alle spoorwegondernemingen samen in het beschouwde jaar op het netwerk van de infrastructuurbeheerder gereden hebben.

Art. 31/13. Indien in het beschouwde jaar minder minuten vertraging dan de definitieve spilwaarde werd opgelopen, wordt een bonus uitgekeerd. Deze bonus gaat niet ten koste

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

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

Art. 2

La section 2 du chapitre IV/1. Système d'amélioration des performances 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, insérée par l'arrêté royal du 6 juillet 2011, est remplacée par ce qui suit:

“Section 2. Calcul du bonus

Art. 31/11. Le montant maximum global du bonus à recevoir par l'ensemble des parties est fixé pour chaque année civile. Pour la première année d'application du système d'amélioration des performances, le maximum s'élève à 12 millions d'euros. Pour les années suivantes, le montant évolue proportionnellement à l'augmentation ou à la diminution du nombre total de train-kilomètres parcourus l'année précédente et est en outre adapté à l'évolution de l'index visé à l'article 25.

Art. 31/12. Au début de chaque année, une valeur pivot provisoire est attribuée, dans l'attente du rapport annuel visé à l'article 31/8. Elle est exprimée en nombre de minutes et est égale au nombre total de minutes de retard causé pendant les cinq dernières années, divisé par le nombre total de train-kilomètres que l'ensemble des entreprises ferroviaires a parcourus sur le réseau du gestionnaire de l'infrastructure durant ces mêmes cinq années, multiplié par le nombre total de train-kilomètres demandés auprès du gestionnaire de l'infrastructure par l'ensemble des entreprises ferroviaires pour l'année considérée.

Après la fin de l'année considérée, les valeurs pivots provisoires sont recalculées en valeurs pivots définitives en divisant la valeur pivot provisoire par le nombre total de train-kilomètres demandés par l'ensemble des entreprises ferroviaires pour l'année considérée, multiplié par le nombre total de train-kilomètres que l'ensemble des entreprises ferroviaires a parcourus sur le réseau du gestionnaire de l'infrastructure durant l'année considérée.

Art. 31/13. Si, pour l'année considérée, le nombre de minutes de retard encourues est inférieur à la valeur pivot définitive, un bonus est octroyé. Ce bonus, qui n'affecte

van de dotaties en wordt berekend volgens de formule:

$$\text{Bonus} = M(p) \times (D(p) - Mv(p)) / (D(p) \times 20 \%)$$

waarbij:

M(p): het maximumbedrag dat kan worden toegekend aan malus/bonus

Mv(p): het aantal minuten vertraging van het afgelopen jaar

D(p): de definitieve spilwaarde voor het afgelopen jaar

Art. 31/14. Elk jaar wordt het aandeel per partij in de globale bonus als volgt bepaald:

1° voor de infrastructuurbeheerder, 30 % van het bedrag bedoeld in artikel 31/13;

2° na aftrek van het toewijsbare aan de infrastructuurbeheerder van het bedrag bedoeld in artikel 31/13 wordt het aandeel voor elke andere partij proportioneel berekend volgens hun procentueel aandeel in het totale aantal gereden treinkilometers tijdens het afgelopen kalenderjaar.

Art. 31/15. Op de spilwaarde wordt een vork van 20 % naar beneden toegepast. Overschrijdingen van deze vork worden verder niet in aanmerking genomen.

Art. 31/16. De berekende bonus voor het afgelopen kalenderjaar wordt betaald uiterlijk op 31 juli."

Art. 3

De artikelen 9 en 10 en de bijlagen 1 en 2 van hetzelfde besluit worden opgeheven.

Art. 4

De artikelen 2 en 3 treden in werking op 1 januari 2016.

Art. 5

De Koning kan de bepalingen gewijzigd door artikel 2 opheffen, aanvullen, wijzigen of vervangen.

27 november 2014

Jef VAN DEN BERGH (CD&V)

en rien les dotations, est calculé suivant la formule:

$$\text{Bonus} = M(p) \times (D(p) - Mv(p)) / (D(p) \times 20 \%)$$

dans laquelle:

M(p): le montant maximum du bonus qui peut être octroyé;

Mv(p): le nombre de minutes de retard pour l'année écoulée;

D(p): la valeur pivot définitive pour l'année écoulée

Art. 31/14. Chaque année, la part par partie dans le bonus global est déterminée comme suit:

1° pour le gestionnaire de l'infrastructure, 30 % du montant visé à l'article 31/13;

2° après déduction de la part attribuable au gestionnaire de l'infrastructure du montant visé à l'article 31/13, la part de chaque autre partie est calculée proportionnellement à sa part relative dans le nombre total de train-kilomètres parcourus au cours de l'année civile écoulée.

Art. 31/15. À la valeur pivot est appliquée une fourchette de 20 % à la baisse. Les dépassements de cette fourchette ne sont pas pris en considération.

Art. 31/16. Le bonus calculé pour l'année civile écoulée est payé au plus tard le 31 juillet."

Art. 3

Les articles 9 et 10 et les annexes 1 et 2 du même arrêté sont abrogés.

Art. 4

Les articles 2 et 3 entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2016.

Art. 5

Le Roi peut abroger, compléter, modifier ou remplacer les dispositions modifiées par l'article 2.

27 novembre 2014