

MONITEUR BELGE

BELGISCH STAATSBLAD

Publication conforme aux articles 472 à 478 de la loi-programme du 24 décembre 2002 publiée au *Moniteur belge* du 31 décembre 2002.

Le *Moniteur belge* peut être consulté à l'adresse
www.moniteur.be

Direction du *Moniteur belge*, rue de Louvain 40-42,
1000 Bruxelles, tél. 02 552 22 11 - Conseiller : A. Van Damme

173e ANNEE



N. 86

Publicatie overeenkomstig artikelen 472 tot 478 van de programmawet van 24 december 2002 gepubliceerd in het *Belgisch Staatsblad* van 31 december 2002.

Dit *Belgisch Staatsblad* kan geconsulteerd worden
op : www.staatsblad.be

Bestuur van het Belgisch Staatsblad, Leuvenseweg 40-42,
1000 Brussel, tel. 02 552 22 11 - Adviseur : A. Van Damme

173e JAARGANG

VENDREDI 14 MARS 2003
TROISIEME EDITION

VRIJDAG 14 MAART 2003
DERDE EDITIE

SOMMAIRE

INHOUD

Lois, décrets, ordonnances et règlements

Wetten, decreten, ordonnanties en verordeningen

Service public fédéral Mobilité et Transports

Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer

12 MARS 2003. — Arrêté royal relatif aux conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, p. 12536.

12 MAART 2003. — Koninklijk besluit betreffende de voorwaarden voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur, bl. 12536.

12 MARS 2003. — Arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 11 mars 2002 établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers utilisés pour effectuer des voyages nationaux et modifiant l'arrêté royal du 12 novembre 1981 concernant les règles pour navires à passagers n'effectuant pas de voyage international et naviguant exclusivement dans une zone de navigation restreinte le long de la côte et l'arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime; l'arrêté royal du 12 novembre 1981 concernant les règles pour navires à passagers n'effectuant pas de voyage international et naviguant exclusivement dans une zone de navigation restreinte le long de la côte, p. 12581.

12 MAART 2003. — Koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 11 maart 2002 inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen die voor binnenlandse reizen worden gebruikt en tot wijziging van het koninklijk besluit van 12 november 1981 betreffende voorschriften voor passagiersschepen die geen internationale reis maken en die uitsluitend in een beperkt vaargebied langs de kust varen en van het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaartinspectiereglement; het koninklijk besluit van 12 november 1981 betreffende voorschriften voor passagiersschepen die geen internationale reis maken en die uitsluitend in een beperkt vaargebied langs de kust varen, bl. 12581.

214 pages/bladzijden

LOIS, DECRETS, ORDONNANCES ET REGLEMENTS WETTEN, DECRETEN, ORDONNANTIES EN VERORDENINGEN

SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

F. 2003 — 1010

[C — 2003/14056]

12 MARS 2003. — Arrêté royal relatif aux conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire

RAPPORT AU ROI

Sire,

Le projet d'arrêté royal que j'ai l'honneur de soumettre à la signature de Votre majesté, a été délibéré en Conseil des Ministres lors de sa séance du 28 février 2003.

Il constitue la transposition dans notre droit de trois directives du 26 février 2001 : la Directive 2001/12/CE modifiant la Directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires, la Directive 2001/13/CE modifiant la Directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des compagnies ferroviaires et la Directive 2001/14/CE 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. Cette transposition doit être opérée pour le 15 mars 2003 au plus tard.

L'innovation majeure de cette nouvelle étape de la libéralisation du chemin de fer réside principalement dans l'élargissement du droit d'accès à certaines de nos infrastructures ferroviaires.

Le schéma de transposition telle qu'il avait été imaginé en 1997 et 1998 lors de la transposition précédente n'est aujourd'hui plus satisfaisant compte tenu des nouvelles exigences formulées par ces directives.

Le Gouvernement a exprimé la volonté que cette nouvelle étape de la réforme respecte plusieurs principes fondamentaux :

- Maintien de l'unicité de la SNCB;
- Mise en place d'un cadre réglementaire compatible avec les évolutions éventuelles intervenant au niveau européen relatives à l'indépendance juridique du gestionnaire de réseau;
- Pérennisation d'une expertise ferroviaire au niveau du SPF Mobilité et Transports;
- Réforme budgétairement neutre pour l'Etat;
- Evaluation à terme de la possibilité de regrouper au sein d'un même organisme les régulateurs ferroviaire et aérien, tous deux à constituer.

La Directive 2001/12/CE

Cette directive modifie la Directive 91/440/CEE.

Les compagnies ferroviaires se voient désormais imposer une série de règles comptables concernant la séparation entre la gestion de l'infrastructure, d'une part, et les services de transport, d'autre part.

Par ailleurs, les Etats membres disposent de la faculté de choisir entre séparation comptable ou séparation institutionnelle du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et de l'exploitant du réseau.

Pour sa part, le Gouvernement belge a exprimé sa préférence pour le maintien de l'unicité de l'entreprise.

Etant donné que le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire a un impact important sur l'accès au réseau par le rôle qu'il joue dans la définition des règles de sécurité, l'octroi du certificat de sécurité, la rédaction du projet de document de référence du réseau, la collaboration technique dans la répartition des sillons et la fixation de la rétribution, il faut veiller à ce que le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire remplisse ces fonctions de manière non discriminatoire vis-à-vis de l'ensemble des exploitants ferroviaires.

Afin de continuer à garantir ceci de manière effective, on ne peut pas exclure dans l'avenir une évolution conduisant à une séparation juridique entre le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et l'entreprise ferroviaire dominante notamment en raison du cadre réglementaire européen.

Pour le moment, le gouvernement opte néanmoins pour la création d'un service indépendant chargé de la perception des droits et de la répartition non discriminatoire des sillons.

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

N. 2003 — 1010

[C — 2003/14056]

12 MAART 2003. — Koninklijk besluit betreffende de voorwaarden voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur

VERSLAG AAN DE KONING

Sire,

Het ontwerp van koninklijk besluit dat ik de eer heb voor te leggen aan Uw Majesteit, werd door de Ministerraad behandeld tijdens de zitting van 28 février 2003.

Het vormt de omzetting in ons recht van drie richtlijnen van 26 februari 2001 : Richtlijn 2001/12/EG tot wijziging van Richtlijn 91/440/EEG van de Raad betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap, Richtlijn 2001/13/EG tot wijziging van Richtlijn 95/18/EG van de Raad betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegbedrijven en Richtlijn 2001/14/EG van 16 februari 2001 inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheids certificering. Deze omzetting moet uiterlijk tegen 15 maart 2003 worden uitgevoerd.

De voornaamste innovatie van deze nieuwe etappe van de liberalisering van de spoorwegen is hoofdzakelijk gelegen in de uitbreiding van het recht op toegang tot bepaalde van onze spoorweginfrastructuur.

Rekening houdend met de nieuwe eisen die door deze richtlijnen worden geformuleerd, is het schema voor de omzetting zoals dat in 1997 en 1998 tijdens de vorige omzetting werd ontworpen momenteel niet bevredigend.

De Regering heeft de wens uitgedrukt dat deze nieuwe etappe van de hervorming verschillende fundamentele principes respecteert :

- Behoud van de eenheid van de NMBS;
- Vorming van een reglementair kader dat compatibel is met de eventuele ontwikkelingen op Europees vlak inzake de juridische onafhankelijkheid van de beheerder van het net;
- Bestendiging van de spoorwegexpertise binnen de FOD Mobiliteit en Vervoer;
- Budgettaire hervorming die geen gevolgen heeft voor de overheid;
- Evaluatie op termijn van de mogelijkheid om het regelorgaan voor de spoorwegen en het regelorgaan voor de luchtvaart, allebei te creëren, in éénzelfde organisme onder te brengen.

Richtlijn 2001/12/EG

Deze richtlijn wijzigt Richtlijn 91/440/EEG.

De spoorwegondernemingen krijgen voortaan een reeks boekhoudkundige regels opgelegd betreffende de scheiding tussen enerzijds het beheer van de infrastructuur en anderzijds de vervoerdiensten

De lidstaten beschikken bovendien over de mogelijkheid om te kiezen voor een boekhoudkundige of institutionele opsplitsing van de spoorweginfrastructuurbeheerder en de netwerkexploitant.

Harerzijds heeft de Belgische Regering haar voorkeur kenbaar gemaakt voor het behoud van de eenheid van de onderneming.

Aangezien de spoorweginfrastructuurbeheerder een aanzienlijke impact heeft op de toegang tot het net wegens de rol die hij vervult in de bepaling van de veiligheidsregels, het verlenen van het veiligheids-certificaat, het opstellen van de netverklaring, de technische medewerking bij de toewijzing van treinpaden en de bepaling van de gebruiksrechten, moet erop worden toegezien dat de spoorweginfrastructuurbeheerder deze taken op een niet-discriminatoire wijze vervult ten overstaan van alle spoorwegexploitanten.

Om dit op daadwerkelijke wijze te blijven garanderen, kan in de toekomst geen ontwikkeling worden uitgesloten die leidt tot een juridische scheiding tussen de spoorweginfrastructuurbeheerder en de belangrijkste spoorwegonderneming, ondermeer omwille van het Europese reglementaire kader.

Momenteel heeft de Regering echter gekozen voor de oprichting van een onafhankelijke dienst die belast is met de inning van de gebruiksrechten en de niet-discriminatoire toewijzing van spoorpaden.

Désormais, l'entreprise ferroviaire qui est à la fois gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et exploitante de son réseau ne pourra plus attribuer directement les sillons ferroviaires aux exploitants concurrents.

Il est également instauré un droit d'accès et de transit pour les regroupements internationaux (c'est-à-dire les exploitants qui transportent conjointement du fret par-delà les frontières des Etats).

Le 15 mars 2003, le transport de marchandises sur le réseau transeuropéen de fret ferroviaire sera libéralisé. Cinq ans plus tard, en 2008, c'est l'ensemble du réseau ferroviaire européen qui sera accessible.

Directive 2001/13/CE

Cette directive modifie la Directive 95/18/CE concernant les licences des entreprises ferroviaires.

Elle établit une série de conditions aux droits d'accès ferroviaires. Ces conditions ressemblent fortement aux conditions générales des licences de transport par route : fiabilité, solvabilité, compétence, intégrité, sécurité, assurance, etc.

Directive 14/2001/CE

Cette directive a d'importantes conséquences pour les structures des entreprises ferroviaires.

En effet, un organisme autonome chargé de la fixation des droits et de la répartition non discriminatoire des sillons et un organe de contrôle sont créés afin de garantir la transparence et le respect du principe d'accès non discriminatoire. Ces deux organes accompliront de manière autonome les missions qu'ils leur sont assignées. L'objectif est de favoriser l'émergence d'une concurrence sur le réseau auquel ont accès les opérateurs ferroviaires.

Il s'agit d'une conséquence du choix formulé par le gouvernement quant au maintien d'une entité unique à la fois exploitante ferroviaire et gestionnaire d'infrastructure - la SNCB.

Des accords-cadres concernant la capacité d'infrastructure pourront être conclus avec les exploitants pour une durée dépassant une seule période de validité de l'horaire de service (c'est-à-dire pour cinq ans).

CHAPITRE I^{er}. — Définitions

Le chapitre premier contient entre autres les définitions reprises des Directives 2001/12/CE, 2001/13/CE et 2001/14/CE précitées. Elles reprennent les notions introduites par ces directives et qui sont nécessaires à une compréhension correcte des chapitres suivants.

La division de la Société nationale des Chemins de fer belges chargée de la gestion et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire y est désignée comme gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire. Sa compétence en matière d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire se limite à une compétence d'avis, en particulier en ce qui concerne l'adoption des prescriptions techniques de sécurité ferroviaire, la délivrance des certificats de sécurité ferroviaire et la fixation des règles de répartition des capacités de l'infrastructure, les décisions en ces matières étant prises par des organes étrangers et indépendants par rapport au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, ceci conformément au prescrit des directives transposées.

Le rôle du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire est ainsi d'ordre essentiellement technique. Parallèlement à cette compétence, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire exerce un rôle important au niveau de l'application correcte des règlements de sécurité et des mesures d'urgence à prendre en cas de danger pour la sécurité. Il possède, en effet, grâce à son personnel, la compétence très spécifique et la connaissance approfondie de l'infrastructure ferroviaire nécessaires pour pouvoir apprécier valablement les dispositions prises ou devant être prises pour pouvoir utiliser l'infrastructure ferroviaire en toute sécurité.

Son indépendance est encore garantie conformément aux directives transposées par l'article 161bis de la loi du 21 mars 1991 inséré par l'article 6 de la loi du 22 mars 2002, imposant dès l'exercice 2003 une comptabilité séparée.

De spoorwegonderneming die tegelijk spoorweginfrastructuurbeheerder en exploitant van haar eigen netwerk is, zal voortaan niet meer rechtstreeks spoorpaden kunnen toekennen aan concurrerende exploitanten.

Er wordt eveneens een recht op toegang en transit ingesteld voor internationaal samenwerkingsverbanden (dit wil zeggen exploitanten die gezamenlijk vracht vervoeren over de grenzen van de staten heen).

Op 15 maart 2003 zal het vervoer van goederen op het Trans-Europees netwerk voor goederenvervoer per spoor geliberaliseerd worden. Vijf jaar later, in 2008, zal het gehele Europese spoorwegnet toegankelijk zijn.

Richtlijn 2001/13/EG

Deze richtlijn wijzigt Richtlijn 95/18/EG betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen.

Zij stelt een reeks voorwaarden in betreffende de spoorwegtoegangsrechten. Deze voorwaarden vertonen een sterke gelijkenis met de algemene voorwaarden betreffende de vergunningen voor het wegvervoer : betrouwbaarheid, kredietwaardigheid, integriteit, veiligheid, verzekering, enz.

Richtlijn 14/2001/EG

Deze richtlijn heeft belangrijke gevolgen voor de structuur van de spoorwegondernemingen.

Er wordt immers een autonoom organisme, dat belast is met de bepaling van de rechten en de niet-discriminatoire toewijzing van treinpaden, en een controleorgaan opgericht om de transparantie en de naleving van het principe van niet-discriminatoire toegang te garanderen. Deze twee organismen zullen op autonome wijze de opdrachten vervullen die hen worden toegewezen. De doelstelling is het bevorderen van het ontstaan van concurrentie op het net dat toegankelijk is voor spoorwegoperatoren.

Het gaat hier om een gevolg van de keuze die de Regering maakte inzake het behoud van een enige entiteit die tegelijk spoorwegexploitant en infrastructuurbeheerder is - de NMBS.

De kaderakkoorden betreffende de infrastructuurcapaciteit zullen kunnen worden afgesloten met de exploitanten voor een periode die langer is dan de geldigheidsduur van een dienstregeling (dit wil zeggen voor vijf jaar).

HOOFDSTUK I. — Bepalingen

Het eerste hoofdstuk bevat onder andere de definities gegeven in de bovenvermelde Richtlijnen 2001/12/EG, 2001/13/EG en 2001/14/EG. Zij hernemen de begrippen die door deze richtlijnen werden geïntroduceerd en die nodig zijn voor een correct begrip van de volgende hoofdstukken.

De afdeling van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen belast met het beheer en het onderhoud van de spoorweginfrastructuur wordt hier aangeduid als beheerder van de spoorweginfrastructuur. Haar bevoegdheid inzake het gebruik van de spoorweginfrastructuur, is beperkt tot een adviesbevoegdheid, inzonderheid wat betreft de goedkeuring van technische spoorwegveiligheidsvoorschriften, de afgifte van spoorwegveiligheidsattesten en de bepaling van de regels voor de toewijzing van de capaciteit van de infrastructuur, aangezien de beslissingen omtrent deze materies, overeenkomstig de voorschriften van de omgezette richtlijnen, worden genomen door organen die vreemd zijn aan en onafhankelijk zijn van de spoorweginfrastructuurbeheerder.

De rol van de beheerder van de spoorweginfrastructuur is aldus voornamelijk van technische aard. Parallel met deze bevoegdheid, vervult de beheerder van de spoorweginfrastructuur een belangrijke rol op het niveau van de correcte toepassing van de veiligheidsreglementen en de noodmaatregelen die moeten worden genomen indien de veiligheid in het gedrang komt. Dankzij zijn personeel bezit de beheerder van de spoorweginfrastructuur over een zeer specifieke deskundigheid en een diepgaande kennis inzake de spoorweginfrastructuur die nodig zijn om de genomen of te nemen maatregelen om de spoorweginfrastructuur in alle veiligheid te kunnen gebruiken, naar behoren te kunnen beoordelen.

Zijn onafhankelijkheid wordt gewaarborgd overeenkomstig de richtlijnen omgezet bij artikel 161bis van de wet van 21 maart 1991 ingevoegd bij artikel 6 van de wet van 22 maart 2002, dewelke de verplichting opleggen van het voeren van een aparte boekhouding vanaf het boekjaar 2003.

CHAPITRE II. — *Champ d'application*

Le présent arrêté a pour objet de régler un ensemble de règles : d'une part, celles relatives à la sécurité de l'infrastructure ferroviaire (normes techniques et règles d'utilisation, autorisations diverses) ; et, d'autre part, celles plus spécifiquement consacrées aux conditions d'utilisation de cette infrastructure (bénéficiaire éventuellement d'un droit d'accès ou de transit, disposer d'une licence préalable, posséder un certificat de sécurité, demander une capacité d'infrastructure, payer une redevance).

Par ailleurs, il exclut de son champ d'application certaines prestations de services ferroviaires qui relèvent d'une sphère d'utilisation privée et spécifique. Ainsi, l'article 2 exclut les services de transport de marchandises sur une infrastructure ferroviaire réservée au propriétaire de celle-ci ainsi que les services ferroviaires exploités à des fins touristiques sur des lignes désaffectées, mais qui restent donc propriété du gestionnaire de l'infrastructure.

CHAPITRE III. — *Prescriptions de sécurité relatives à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation*

Ce chapitre comprend trois sections consacrées à la fixation des prescriptions de sécurité, à leur contrôle et à certaines autorisations d'installations fixes sur, sous ou à proximité de l'infrastructure ferroviaire.

Section I^{re}. — Fixation des normes techniques et règles afférentes à la sécurité de l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation

La procédure de fixation des normes techniques et règles de sécurité ferroviaire sera déterminée par un arrêté royal ultérieur. L'obligation d'adopter de telles règles est issue de la Directive 91/440/CEE et figure déjà dans la réglementation actuellement applicable. La Directive 2001/12/CE renforce le rôle de l'Etat qui fixe lui-même les normes et règles et non plus le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.

Elles sont arrêtées par le Roi et publiées au *Moniteur belge* ou sous la forme d'une simple mention dans un inventaire (règlement technique).

Ces normes ne doivent pas être confondues avec les normes plus générales enregistrées ou homologuées par l'Institut belge de Normalisation conformément à l'arrêté-loi du 20 septembre 1945 relatif à la normalisation et à ses modifications ultérieures.

L'inventaire publié au *Moniteur belge* est mis à jour au moins une fois par an.

Le cas échéant, le délai de trois mois prévu au paragraphe 2 de l'article 4 pourra être mis à profit pour adapter, sur demande du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, la réglementation visée au paragraphe 1^{er} de la même disposition.

Le rôle technique du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire est essentiel en ce qui concerne le suivi des prescriptions de sécurité ferroviaire. Ainsi, non seulement il veille sur le terrain à l'application correcte de celles-ci (article 5), mais, en outre, il est également compétent pour prendre les mesures d'urgence qui s'imposent en cas de danger affectant la sécurité de l'infrastructure ferroviaire ou de son utilisation.

Dans une telle hypothèse, il peut prendre des mesures provisoires immédiatement applicables et qui ne sont valables que trois mois. Ces mesures peuvent bien sûr devenir définitives par le biais de la procédure de fixation des règles de sécurité.

Section II. — Application des normes techniques et règles afférentes à la sécurité de l'infrastructure ferroviaire et son utilisation

Pour ce qui est du contrôle de la sécurité de l'infrastructure ferroviaire, le rôle du Ministre compétent pour le transport ferroviaire et de l'Administration est essentiel.

L'article 7 précise les renseignements en matière de sécurité générale qui doivent être fournis au Ministre, à son délégué et à l'Institut des chemins de fer par le biais de la présentation d'un rapport annuel de sécurité. Les modalités de ce rapport, fixées par un arrêté royal ultérieur, contiennent notamment les éléments dont l'Administration doit disposer pour contrôler l'application des règlements visés à l'article 4 et pour apprécier la situation générale de la sécurité du réseau.

L'article 9 prévoit qu'en cas de nécessité à apprécier par le Ministre, celui-ci peut imposer au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire des mesures complémentaires en rapport avec la sécurité.

HOOFDSTUK II. — *Toepassingsgebied*

Dit besluit heeft als doel een geheel van regels vast te stellen : enerzijds regels betreffende de veiligheid van de spoorweginfrastructuur (technische normen en gebruiksregels, diverse vergunningen) ; en anderzijds regels die meer bepaald gewijd zijn aan de voorwaarden voor het gebruik van deze infrastructuur (eventueel beschikken over toegangsrecht of recht van doorvoer, beschikken over een voorafgaandelijke vergunning, een veiligheidsattest bezitten, infrastructuurcapaciteit aanvragen, een heffing betalen).

Bepaalde spoorwegdiensten die thuishoren in de sfeer van specifiek en privé-gebruik, vallen overigens buiten het toepassingsgebied van dit besluit. Zo sluit artikel 2 goederenvervoerdiensten uit die worden verricht op een spoorweginfrastructuur die is voorbehouden aan de eigenaar ervan, alsook spoorwegdiensten voor toeristische doeleinden op buiten dienst gestelde lijnen die dus evenwel eigendom van de beheerder van de spoorweginfrastructuur blijven.

HOOFDSTUK III. — *Veiligheidsvoorschriften met betrekking tot de spoorweginfrastructuur en het gebruik ervan*

Dit hoofdstuk omvat drie afdelingen die zijn gewijd aan de vastlegging van de veiligheidsvoorschriften, aan de controle ervan en aan bepaalde vergunningen voor vaste installaties op, onder of in nabijheid van de spoorweginfrastructuur.

Afdeling I. — Vastlegging van de technische normen en regels betreffende de veiligheid van de spoorweginfrastructuur en het gebruik ervan

De procedure voor de vastlegging van de technische normen en spoorwegveiligheidsregels zal door een later koninklijk besluit worden bepaald. De verplichting voor het creëren van dergelijke regels vloeit voort uit Richtlijn 91/440/EEG en maakt reeds deel uit van de reglementering die momenteel van toepassing is. Richtlijn 2001/12/EG versterkt de rol van de Staat die zelf de normen en regels bepaalt in plaats van de beheerder van de spoorweginfrastructuur.

Zij worden uitgevaardigd door de Koning en gepubliceerd in het *Belgisch Staatsblad* of bekendgemaakt onder de vorm van een eenvoudige vermelding in een inventaris (technisch reglement).

Deze normen mogen niet worden verward met de normen van algemenere aard die worden geregistreerd of gehomologeerd door het Belgisch Instituut voor Normalisatie krachtens de besluitwet van 20 september 1945 betreffende de normalisatie en de latere wijzigingen ervan.

De inventaris wordt bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad* en minstens een keer per jaar bijgewerkt.

In voorkomende gevallen zal de termijn van drie maanden waarin paragraaf 2 van artikel 4 voorziet, kunnen worden aangewend om op verzoek van de spoorweginfrastructuurbeheerder de reglementering, bedoeld in paragraaf 1 van dezelfde bepaling, aan te passen.

De technische rol van de beheerder van de spoorweginfrastructuur is essentieel voor de opvolging van de voorschriften inzake spoorwegveiligheid. Zo ziet hij op het terrein niet alleen toe op de correcte toepassing ervan (artikel 5), maar is hij bovendien bevoegd om de noodmaatregelen te nemen die zich opdringen wanneer de veiligheid of het gebruik van de spoorweginfrastructuur in het gedrang worden gebracht.

In dergelijk geval kan hij voorlopige maatregelen nemen die onmiddellijk van kracht worden en die slechts drie maanden geldig zijn. Deze maatregelen kunnen uiteraard definitief worden door middel van de procedure voor de vastlegging van de veiligheidsregels.

Afdeling II. — Toepassing van de technische normen en regels betreffende de veiligheid van de spoorweginfrastructuur en het gebruik ervan

Wat de controle van de veiligheid van de spoorweginfrastructuur betreft, is de rol van de Minister bevoegd voor het spoorwegvervoer essentieel.

Artikel 7 verduidelijkt de inlichtingen inzake algemene veiligheid die moeten worden overhandigd aan de Minister, aan zijn gemachtigde en aan het Instituut van de Spoorwegen door middel van een jaarlijks veiligheidsverslag. De modaliteiten van dit verslag zullen door een later koninklijk besluit worden bepaald en bevatten met name de elementen waarover het Bestuur moet beschikken om de toepassing te controleren van de reglementen bedoeld in artikel 4 en om de algemene toestand van de veiligheid van het net te kunnen beoordelen.

Artikel 9 voorziet dat de Minister wanneer hij dit nodig acht bijkomende maatregelen in verband met de veiligheid kan opleggen aan de beheerder van de spoorweginfrastructuur.

Selon l'article 10, chaque accident d'exploitation fait l'objet d'un rapport spécial d'accident qui est communiqué à l'Administration. En cas d'accident grave, le Ministre et son délégué sont également informés dans l'immédiat.

En cas d'accident grave, l'un des organismes autonomes, l'Institut des Chemins de fer, réalise une enquête avec l'aide d'experts et rédige un rapport communiqué au Ministre et au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.

Par accident grave, il faut entendre les cas de mort ou blessé grave, les accidents impliquant des marchandises dangereuses ou occasionnant une interruption importante du trafic. De tels rapports spéciaux doivent également permettre au Ministre d'apprécier le bien-fondé des règles existantes voire d'imposer des mesures complémentaires au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, comme précisé ci-dessus.

Enfin, l'article 11 prévoit une procédure à mettre en œuvre pour assurer le rétablissement de la situation en cas de perturbation de la circulation ferroviaire, ainsi que les dispositions à prévoir dans le plan général de secours.

Section III. — Autorisations

Cette section, dont le contenu figure déjà dans l'actuelle réglementation, définit l'autorité compétente pour autoriser l'installation d'impétrants sur ou à proximité de l'infrastructure ferroviaire.

Le terme « impétrants » recouvre notamment les notions de câbles, de canalisations, d'égoûts, de fosses ou de conduites d'eau de toute nature.

CHAPITRE IV. — Des droits d'accès et de transit sur l'infrastructure ferroviaire

Ce chapitre se compose d'une section relative au droit d'accès, d'une section traitant du droit de transit et d'une section décrivant les services à fournir en complément de ces droits.

Section 1^{re}. — Du droit d'accès

En ce compris la SNCB qui est déjà propriétaire et utilisateur du réseau, les droits d'accès et de transit sur l'infrastructure ferroviaire belge, reconnus par la réglementation actuelle aux entreprises ferroviaires et regroupements internationaux d'entreprises ferroviaires établies dans un Etat membre de l'Union européenne, demeurent en vigueur.

Comme l'impose la Directive 2001/12/CE, l'article 13, § 3 octroie, en outre, un droit d'accès sur la partie belge du Réseau Transeuropéen de fret ferroviaire (R.T.E.F.F.) décrit à l'annexe I, aux entreprises ferroviaires en ce qui concerne le transport international de marchandises.

A partir du 15 mars 2008, ce droit d'accès est étendu à l'ensemble de l'infrastructure ferroviaire belge.

Section 2. — Du droit de transit

Un droit de transit est attribué aux regroupements internationaux d'entreprises ferroviaires établies dans un Etat membre de l'Union européenne, en ce qui concerne les transports ferroviaires internationaux de voyageurs et de marchandises.

On entend par « entreprise ferroviaire établie dans un Etat membre de l'Union européenne », toute entreprise ferroviaire qui a un siège d'exploitation dans un de ces Etats.

Section 3. — Des services à fournir aux entreprises ferroviaires

Des services complémentaires aux droits d'accès et de transit sont décrits à l'annexe II. Il s'agit de différents services tels que, par exemple, l'accès aux centres d'entretien, aux gares de triage, aux gares de formation, la fourniture de combustible.

CHAPITRE V. — Licence ferroviaire

Le chapitre IV est consacré à la licence d'entreprise ferroviaire.

La section 1 traite des généralités, la section 2 des modalités de délivrance, la section 3 des conditions de délivrance et la section 4 des conditions de validité.

Section 1^{re}. — Généralités

L'article 19 consacre le principe selon lequel toute entreprise ferroviaire doit posséder une licence, et remplir bien sûr d'autres conditions, pour avoir accès ou transiter par l'infrastructure ferroviaire belge. Cette licence peut être délivrée par toute autorité compétente des Etats membres de l'Union européenne.

Volgens artikel 10 moet over elk exploitatieongeval een speciaal ongevalverslag worden opgesteld dat aan het Bestuur wordt overgemaakt. In geval van een ernstig ongeval, worden de Minister en zijn gemachtigde onmiddellijk op de hoogte gebracht.

In geval van een ernstig ongeval voert één van de autonome organismen, meer bepaald het Instituut van de Spoorwegen, met de steun van experts een onderzoek en stelt een rapport op dat wordt meegedeeld aan de Minister en aan de spoorweginfrastructuurbeheerder.

Met ernstige ongevallen worden ongevallen bedoeld met doden of zwaargewonden, ongevallen met gevaarlijke goederen of ongevallen die een aanzienlijke onderbreking van het spoorverkeer veroorzaken. Dergelijke speciale verslagen moeten de Minister eveneens toelaten de gegrondheid van de bestaande regels te beoordelen of zelfs bijkomende regels op te leggen aan de beheerder van de spoorweginfrastructuur zoals hierboven wordt uiteengezet.

Artikel 11 voorziet ten slotte in een procedure die moet worden toegepast om het herstel van de normale toestand te verzekeren in geval van een verstoring van het spoorverkeer, alsook in de bepalingen waarin het algemeen noodplan moet voorzien.

Afdeling III. — Vergunningen

Deze afdeling, waarvan de inhoud reeds voorkomt in de huidige reglementering, bepaalt de bevoegde overheid voor het toelaten van de installatie van verkrijgers op of in de nabijheid van de spoorweginfrastructuur.

De term « verkrijgers » slaat inzonderheid op de begrippen kabels, leidingen, goten, greppels of waterleidingen van eender welke aard.

HOOFDSTUK IV. — Toegangs- en doorvoerrechten op de spoorweginfrastructuur

Dit hoofdstuk bestaat uit een afdeling over het toegangsrecht, een afdeling over het recht van doorvoer en een afdeling dat de diensten beschrijft die als aanvulling van deze rechten moeten worden geleverd.

Afdeling I. — Het toegangsrecht

Met inbegrip van de NMBS die reeds bezitter en gebruiker van het net is, blijven de toegangs- en doorvoerrechten op de Belgische spoorweginfrastructuur van kracht die door de huidige reglementering worden erkend ten overstaan van spoorwegondernemingen en internationale samenwerkingsverbanden van spoorwegbedrijven die zijn gevestigd in een lidstaat van de Europese Unie.

Zoals wordt opgelegd door Richtlijn 2001/12/EG, verleent artikel 13, § 3, aan spoorwegondernemingen wat het internationaal vervoer van goederen betreft bovendien toegangsrecht op het Belgische deel van het Trans-Europees netwerk voor goederenvervoer per spoor (T.E.N.G.S.), dat in bijlage I wordt beschreven.

Vanaf 15 maart 2008 wordt dit toegangsrecht uitgebreid tot de gehele Belgische spoorweginfrastructuur.

Afdeling II. — Recht van doorvoer

Een recht van doorvoer wordt toegekend aan internationale samenwerkingsverbanden van spoorwegondernemingen die gevestigd zijn in een lidstaat van de Europese Unie, wat het internationaal vervoer van reizigers en goederen betreft.

Met « spoorwegonderneming die gevestigd is in een lidstaat van de Europese Unie » bedoelt men elke spoorwegonderneming die in één van deze staten een exploitatiezetel heeft.

Afdeling III. — Diensten die aan de spoorwegondernemingen moeten geleverd worden

De bijkomende diensten van het toegangs- en doorvoerrecht worden beschreven in bijlage II. Het betreft verschillende diensten zoals, bijvoorbeeld, de toegang tot onderhoudscentra, rangerstations, vormingsstations, de levering van brandstof.

HOOFDSTUK V. — Spoorvergunning

Hoofdstuk IV is gewijd aan de spoorwegvergunning.

Afdeling 1 behandelt algemene bepalingen, afdeling 2 de modaliteiten van de afgifte, afdeling 3 de voorwaarden van de afgifte en afdeling 4 de geldigheidsvoorwaarden.

Afdeling I. — Algemeen

Artikel 19 is gewijd aan het principe dat zegt dat elke spoorwegonderneming in het bezit moet zijn van een vergunning en uiteraard ook aan andere voorwaarden moet voldoen om toegang of recht van doorvoer te hebben op de Belgische spoorweginfrastructuur. Deze vergunning kan worden afgeleverd door elke bevoegde overheid van één van de lidstaten van de Europese Unie.

En outre, il est précisé que la licence est une condition nécessaire mais non suffisante pour pouvoir utiliser l'infrastructure ferroviaire belge. L'entreprise ferroviaire doit également être en possession d'un certificat de sécurité dont les conditions d'obtention sont déterminées par le type de service presté et l'infrastructure empruntée (cfr. chapitre VI) et obtenir une capacité de l'infrastructure auprès de l'Office ferroviaire (cfr. chapitre VIII).

Est enfin précisée l'obligation d'informer de toute décision en la matière, l'Office ferroviaire et la Commission européenne.

Section II. — De la délivrance de la licence.

L'entreprise ferroviaire, ayant un siège d'exploitation en Belgique et ne disposant pas encore d'une licence délivrée par une autorité compétente d'un des Etats membres de l'Union européenne, doit, si elle désire exercer des activités de transport ferroviaire sur l'infrastructure belge, demander une licence au Ministre compétent pour le transport ferroviaire ou à son délégué.

En ce qui concerne les entreprises étrangères qui souhaitent exercer effectivement une activité de transport ferroviaire, on entend par siège d'exploitation, toute « succursale » au sens de l'article 81 du Code des sociétés.

L'article 21 précise que les modalités de délivrance, de suspension et de retrait de licence seront déterminées dans un arrêté royal ultérieur.

En vertu de l'article 22, la licence est délivrée par le Ministre dans les nonante jours de la réception de tous les documents attestant que l'ensemble des conditions de délivrance sont réunies.

L'article 23 précise que la licence n'est valable que pour un certain type de services de transport. Ainsi, les conditions d'octroi diffèrent pour un transport de voyageurs ou un transport de marchandises, sur une ligne à grande vitesse, conventionnelle ou faisant partie du R.T.E.F.F. Enfin, la licence ne peut faire l'objet d'une vente ou d'une location.

Section III. — Conditions de délivrance d'une licence.

Pour garantir des services adéquats et fiables, il est nécessaire qu'une entreprise ferroviaire satisfasse à tout moment à certaines exigences en matière de capacité financière, de capacité professionnelle, d'honorabilité et de couverture en responsabilité civile.

En vertu de l'article 24, il incombe au demandeur de la licence de démontrer au Ministre qu'il remplit les conditions de délivrance. Il a ainsi été tenu compte de la remarque du Conseil d'Etat sur l'impossibilité de déléguer cette compétence.

L'article 25 précise que la preuve du respect des conditions financières résulte de la production des documents visés à l'annexe III et dont l'exactitude est attestée par un réviseur d'entreprise, membre de l'Institut des réviseurs d'entreprise ou par tout organe équivalent reconnu par un autre Etat membre de l'Union européenne. Ces documents contiennent, notamment, les comptes annuels, le plan d'entreprise (en ce compris, les prestations, les biens mobiliers et immobiliers, le matériel roulant, le personnel, les prévisions de recettes et de coûts,...), et un plan de financement.

Dans le secteur des transports, la capacité financière des entreprises, comme indicateur de leur stabilité économique, est importante pour la continuité de leurs prestations et est un gage du respect des règles de sécurité.

Conformément à l'article 26, les exigences en matière de compétence professionnelle sont établies en fonction du personnel, de l'organisation et du matériel dont disposera l'entreprise ; elles correspondent à la pratique commune dans les autres secteurs de transport. La qualité du matériel, le personnel et l'organisation doivent être directement en rapport avec les services que l'entreprise souhaite fournir.

De plus, étant donné que le transport ferroviaire est un transport de masse, qui traverse en outre des zones habitées, il est nécessaire de garantir un haut niveau de sécurité par le biais d'exigences en matière de capacité professionnelle.

Afin de prouver celles-ci, l'annexe IV précise les informations que doit fournir le demandeur.

Pour ce qui est de la couverture en responsabilité civile, le demandeur doit prouver qu'il est financièrement en mesure de réparer tout dommage éventuel qu'il pourrait occasionner à ses clients, au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou à des tiers.

Bovendien werd bepaald dat de vergunning een noodzakelijke voorwaarde is, maar niet volstaat om de Belgische spoorweginfrastructuur te mogen gebruiken. De spoorwegonderneming moet ook in het bezit zijn van een veiligheidscertificaat waarvan de voorwaarden om het te verkrijgen bepaald worden door het soort dienst dat wordt verleend en de infrastructuur die ter beschikking wordt gesteld (cfr. Hoofdstuk VI) en moet zij ook een infrastructuurcapaciteit toegekend krijgen vanwege de Spoor dienst (cfr. hoofdstuk VIII).

Ten slotte wordt de verplichting verduidelijkt om de Spoor dienst en de Europese Commissie op de hoogte te brengen van elke beslissing terzake.

Afdeling II. — Afgifte van de vergunning

De spoorwegonderneming, die een exploitatiezetel heeft in België en nog niet beschikt over een vergunning die wordt afgeleverd door een bevoegde overheid van één van de lidstaten van de Europese Unie, moet, als ze spoorvervoeractiviteiten wenst uit te oefenen op de Belgische infrastructuur, een vergunning aanvragen aan de Minister die bevoegd is voor spoorvervoer of aan zijn gemachtigde.

Wat betreft de buitenlandse bedrijven die daadwerkelijk spoorvervoeractiviteiten willen uitoefenen, wordt onder exploitatiezetel elk « filiaal » zoals bedoeld in artikel 81 van het Wetboek van vennootschappen.

In artikel 21 wordt uiteengezet dat de modaliteiten inzake de afgifte, schorsing en intrekking van de vergunning zullen worden bepaald in een later koninklijk besluit.

Krachtens artikel 22 wordt de vergunning afgegeven door de Minister binnen negentig dagen na ontvangst van alle documenten die bewijzen dat aan alle voorwaarden voor afgifte voldaan is.

In artikel 23 wordt uiteengezet dat de vergunning slechts geldig is voor een bepaald type vervoerdiensten. Zo verschillen de voorwaarden voor vervoer van reizigers of van goederen, vervoer over een hogesnelheidslijn, een conventionele lijn of een lijn binnen het R.T.E.F.F.. Ten slotte mag de vergunning niet worden verkocht of verhuurd.

Afdeling III. — Voorwaarden voor de afgifte van de vergunning

Om adequate en betrouwbare diensten te kunnen garanderen moet de spoorwegonderneming op gelijk welk moment voldoen aan een aantal vereisten inzake financiële draagkracht, professionele bekwaamheid, eerbaarheid en dekking van burgerlijke aansprakelijkheid.

Krachtens artikel 24 moet de vergunningaanvrager aan de Minister kunnen bewijzen dat hij voldoet aan de voorwaarden voor afgifte. Aldus werd rekening gehouden met de opmerking van de Raad van State betreffende de onmogelijkheid van het overdragen van deze bevoegdheid.

In artikel 25 wordt uiteengezet dat het voldoen aan de financiële voorwaarden kan worden aangetoond door het voorleggen van de documenten die worden bedoeld in bijlage III en waarvan de juistheid wordt bevestigd door een bedrijfsrevisor die lid is van het Instituut voor bedrijfsrevisoren of een gelijkwaardig orgaan dat erkend wordt door een andere lidstaat van de Europese Unie. Die documenten omvatten meer bepaald de jaarrekeningen, het ondernemingsplan (met inbegrip van prestaties, roerende en onroerende goederen, rollend materieel, personeel, vooruitzichten inzake ontvangsten en uitgaven,...) en een financieringsplan.

Binnen de vervoerssector is de financiële draagkracht van een onderneming, als indicator van economische stabiliteit van de onderneming, belangrijk voor de continuïteit van de prestaties en draagt bij tot het naleven van de veiligheidsvoorschriften.

Overeenkomstig artikel 26 worden de vereisten inzake professionele bekwaamheid opgesteld in functie van het personeel, de organisatie en het materieel waarover de onderneming zal beschikken; ze komen overeen met wat gangbaar is in andere vervoersektoren. De kwaliteit van materieel, personeel en organisatie moeten rechtstreeks overeenkomen met de diensten die de onderneming wil leveren.

Bovendien, aangezien spoorvervoer massavervoer is, dat ook door woongebieden rijdt, is het noodzakelijk een hoog veiligheidsniveau te garanderen door hoge eisen te stellen aan de professionele bekwaamheid.

In bijlage IV wordt uiteengezet welke informatie de aanvrager moet voorleggen om te bewijzen dat hij voldoet aan deze vereisten.

Inzake dekking van de burgerlijke aansprakelijkheid moet de aanvrager bewijzen dat hij financieel sterk genoeg staat om alle schade te vergoeden die eventueel wordt aangericht aan zijn cliënteel, aan de spoorweginfrastructuurbeheerder, of aan derden.

En matière d'honorabilité, l'article 28 stipule que les personnes assurant la gestion journalière de l'entreprise demanderesse ainsi que tout responsable d'un siège d'exploitation ne peuvent pas avoir fait l'objet d'une interdiction de commerce ou d'une condamnation pénale pour infractions au droit social, fiscal ou des transports ou pour crimes et délits de droit commun tels que la contrefaçon de fausse monnaie, le faux et usage de faux, le vol, la fraude, la banqueroute, l'insolvabilité frauduleuse, l'abus de confiance, l'escroquerie et le recel.

Cette disposition a été modifiée afin de transposer complètement l'article 6 de la Directive 95/15/18/CE tel que modifié par la Directive 2001/13/CE comme suggéré par le Conseil d'Etat. Cette disposition a en outre été réorganisée afin de faire apparaître d'abord et entièrement les conditions d'honorabilité, et ensuite de fixer les règles relatives aux documents prouvant le respect de ces conditions.

Section IV. — De la validité de la licence.

Cette section détermine la période de validité de la licence et les conditions à respecter pour qu'elle demeure valable, ainsi que celles liées à sa suspension, sa modification ou son retrait.

En vertu de l'article 30, la licence doit subir un réexamen complet tous les cinq ans.

Le Ministre doit pouvoir disposer d'un délai de nonante jours pour examiner le dossier. Les documents doivent donc être remis au plus tard trois mois avant le terme de cinq ans.

Il est également prévu que le Ministre peut à tout moment réexaminer le respect des conditions de délivrance de la licence, par exemple dès qu'il y a un doute sérieux sur la situation d'une entreprise.

L'article 31 précise que la licence est retirée ou suspendue, par le Ministre, lorsque son détenteur ne satisfait plus aux conditions de capacité financière, de capacité professionnelle, d'honorabilité ou de couverture en responsabilité civile. Le Ministre peut aussi décider de suspendre la licence lorsque son détenteur interrompt, pendant six mois consécutifs, les services décrits dans la licence. Il en va de même quand il n'a pas encore commencé ses activités dans les six mois suivant la date prévue dans la licence et, en cas de modification de la situation juridique de l'entreprise, si le détenteur n'introduit pas une nouvelle demande de licence dans un délai de 15 jours après que le Ministre le lui ait demandé.

Il a ainsi été tenu compte de l'avis du Conseil d'Etat sur l'impossibilité de déléguer cette compétence.

Toutefois, certains services spécifiques, dont la mise en œuvre est plus complexe, peuvent bénéficier d'une période de démarrage plus longue.

Selon l'article 32, en cas de fusion, d'absorption ou de prise de contrôle d'une entreprise ferroviaire, celle-ci peut poursuivre ses activités sauf si la sécurité risque d'être compromise. Une nouvelle licence peut être imposée par le Ministre.

L'article 33 prévoit la suspension ou le retrait de la licence si les conditions de capacité financière ne sont plus remplies. Il permet, toutefois, au Ministre, de délivrer une licence temporaire, valable six mois, pour autant que la sécurité soit toujours assurée. Cette faculté doit permettre à une entreprise en difficulté de retrouver une meilleure santé économique, ce qui lui serait impossible en cas de cessation de ses activités.

Si une entreprise ferroviaire se trouve engagée dans une procédure en insolvabilité ou dans une autre procédure similaire et que le Ministre est convaincu que sa situation est telle que toute restructuration financière semble impossible dans des délais raisonnables, le Ministre a la possibilité de retirer la licence.

Les articles 32 et 33 ont été modifiés afin de tenir compte des remarques du Conseil d'Etat relatives à la cohérence de ces dispositions et au respect du principe d'unicité du pouvoir exécutif ne permettant pas les délégations initialement prévues.

A l'article 34, une procédure de réexamen des conditions de validité de la licence est également prévue avant l'expiration du délai de cinq ans lorsque l'entreprise ferroviaire à l'intention d'étendre ou de modifier ses activités.

Wat betreft eerbaarheid wordt in artikel 28 bepaald dat de personen die instaan voor het dagelijks beheer van de onderneming die de vergunning aanvraagt, alsook alle personen die verantwoordelijk zijn voor een exploitatiezetel, geen handelsverbod mogen hebben gekregen of een gerechtelijke veroordeling voor inbreuk op het sociaal, fiscaal of vervoersrecht of voor misdaden en delicten tegen het algemeen recht zoals valsmunterij, valsheden en het gebruik ervan, diefstal, fraude, bankroet, frauduleuze insolvabiliteit, misbruik van vertrouwen, oplichterij of heling.

Deze bepaling werd gewijzigd teneinde het artikel 6 van de Richtlijn 95/15/18/EG, zoals gewijzigd door de Richtlijn 2001/13/EG volledig om te zetten, zoals werd voorgesteld door de Raad van State. Deze bepaling werd bovendien gereorganiseerd teneinde in de eerste plaats de volledige opsomming van de voorwaarden betreffende eerbaarheid te geven en, vervolgens, de regels vast te leggen met betrekking tot de documenten die het bewijs leveren dat aan deze voorwaarden is voldaan.

Afdeling IV. — Geldigheid van de vergunning

In deze afdeling wordt de geldigheidsperiode van de vergunning bepaald en de voorwaarden waaraan moet worden voldaan om ze geldig te laten blijven, alsook de voorwaarden voor schorsing, wijziging of intrekking van de vergunning.

Krachtens artikel 30 moet de vergunning elke vijf jaar volledig opnieuw worden onderzocht.

De Minister moet kunnen beschikken over negentig dagen om het dossier te onderzoeken. De documenten moeten telkens drie maanden voor het verstrijken van de periode van vijf jaar worden ingediend.

Er wordt ook in voorzien dat de Minister op gelijk welk moment opnieuw mag onderzoeken of voldaan wordt aan de voorwaarden voor afgifte van de vergunning, van zodra er bijvoorbeeld ernstige twijfel bestaat rond de toestand van de onderneming.

In artikel 31 wordt uiteengezet dat de vergunning wordt ingetrokken of geschorst, door de Minister, wanneer de houder niet meer voldoet aan de voorwaarden inzake financiële draagkracht, professionele bekwaamheid, eerbaarheid of dekking van de burgerlijke aansprakelijkheid. De Minister mag ook beslissen de vergunning te schorsen wanneer de houder gedurende zes opeenvolgende maanden de diensten die beschreven worden in de vergunning onderbreekt. Hetzelfde geldt wanneer hij zijn activiteiten nog niet heeft gestart zes maanden na de in de vergunning voorziene datum en indien, wanneer er een wijziging is inzake de rechtstoestand van de onderneming, de houder geen nieuwe aanvraag indient binnen de vijftien dagen nadat de Minister het hem heeft gevraagd.

Aldus werd rekening gehouden met het advies van de Raad van State betreffende de onmogelijkheid van het overdragen van deze bevoegdheid.

Niettemin kunnen sommige specifieke diensten, met een ingewikkeldere inwerkingstelling, een langere aanloopperiode genieten.

Volgens artikel 32 kan de onderneming bij een fusie, een opslorping of een overname haar activiteiten verder zetten tenzij de veiligheid in het gedrang komt. Er kan door de minister een nieuwe vergunning worden opgelegd.

Artikel 33 voorziet de schorsing of de intrekking van de vergunning als er niet meer wordt voldaan aan de voorwaarden inzake financiële draagkracht. Het artikel zegt wel dat de Minister een voorlopige vergunning, geldig voor zes maanden, mag afleveren, zolang de veiligheid kan worden gegarandeerd. Door deze mogelijkheid kan een onderneming de kans krijgen economisch gezien weer gezond te worden, wat niet kan als haar activiteiten worden stopgezet.

Als een spoorwegonderneming in een insolvabiliteitsprocedure zit of in een andere gelijkaardige procedure en de Minister ervan overtuigd is dat de toestand van de onderneming geen financieel herstel meer toelaat binnen een redelijke termijn, dan heeft de Minister de mogelijkheid de vergunning in te trekken.

De artikelen 32 en 33 werden gewijzigd teneinde rekening te houden met de opmerkingen van de Raad van State met betrekking tot de samenhang van deze bepalingen en met betrekking tot de eerbiediging van het principe van de eenheid van de uitvoerende macht, op grond waarvan de overdrachten die aanvankelijk waren voorzien, niet toegelaten zijn.

Artikel 34 voorziet dat er ook een procedure is voor de herziening van de geldigheidsvoorwaarden van de vergunning vóór het verstrijken van de termijn van vijf jaar wanneer de spoorwegonderneming van plan is haar activiteiten uit te breiden of te wijzigen.

Enfin, l'article 36 prévoit le paiement d'une redevance annuelle à charge des titulaires de licences ferroviaires délivrées en Belgique, dont les modalités seront fixées par un arrêté royal ultérieur.

CHAPITRE VI. — *Certificat de sécurité ferroviaire*

Le présent chapitre comporte trois sections : la première est relative aux généralités, la deuxième à l'aptitude du matériel et la troisième à l'aptitude du personnel à utiliser l'infrastructure ferroviaire.

Section I^{re}. — Généralités

L'article 37 pose le principe fondamental selon lequel pour pouvoir circuler sur l'ensemble de l'infrastructure ferroviaire belge, quel que soit le type de service ferroviaire effectué, toute entreprise ferroviaire belge ou étrangère à statut public ou privé doit être en possession d'un certificat de sécurité valable pour un ou plusieurs types de services de transports et des itinéraires déterminés.

Ce certificat est délivré par le Ministre; les modalités de délivrance seront fixées dans un arrêté royal ultérieur. L'avis technique du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire est indispensable afin de permettre au Ministre ou à son délégué de se prononcer en toute connaissance de cause au plan de la sécurité d'exploitation.

En ce qui concerne les conditions de délivrance, le demandeur doit démontrer que les prescriptions de sécurité visées à l'article 4 sont entièrement respectées et que, en conséquence, le personnel et le matériel utilisé sont aptes à utiliser l'infrastructure.

Enfin, ce certificat, qui est réexaminé tous les trois ans par le Ministre, fait également l'objet d'une redevance annuelle dont les modalités de fixation et de paiement seront déterminées par un arrêté royal ultérieur (articles 46 et 47).

Section II. — Aptitude du matériel

Le matériel roulant doit respecter les normes techniques et règles de sécurité visées à l'article 4. Selon l'article 40, c'est l'Administration qui vérifie cette aptitude avant que le matériel ne soit mis en circulation ainsi que le fonctionnement correct des organes de sécurité ; à cette fin, il dispose de l'appui technique du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.

Par « organe de sécurité », on entend tous les constituants du matériel qui ont ou sont susceptibles d'avoir une incidence directe sur la sécurité.

En cas de danger pour la sécurité ferroviaire, l'article 41 prévoit une procédure d'urgence avec interdiction totale de circulation et information du Ministre, de son délégué et de l'Institut des chemins de fer. Cette interdiction ne décharge toutefois pas l'entreprise ferroviaire de sa responsabilité.

Cette disposition a été complétée pour tenir compte de l'avis du Conseil d'Etat relatif à la nécessité de faire confirmer cette interdiction par le Ministre, qui sinon, sera levée.

Les frais encourus par cette vérification et cette procédure sont à charge de l'entreprise ferroviaire selon des modalités à déterminer dans un arrêté royal ultérieur.

Section III. — Aptitude du personnel

Le personnel de conduite et d'accompagnement des trains doit avoir l'aptitude physique et psychique ainsi que la formation préalable prévues par les prescriptions de sécurité visées à l'article 4, § 1^{er}. L'Administration vérifie le respect de ces exigences de sécurité sur base de conditions de reconnaissance qui seront fixées dans un arrêté royal ultérieur.

L'intention du gouvernement est de reconnaître, via un arrêté, la formation dispensée à l'heure actuelle par la SNCB en matière d'aptitude à utiliser l'infrastructure ferroviaire et de faire sanctionner celle-ci par une épreuve organisée sous le contrôle de l'administration du transport terrestre. Il est indispensable d'ouvrir les formations actuellement dispensées par la SNCB à des personnes extérieures à celle-ci. La réussite de cette épreuve ouvrira un droit, un véritable permis, de circuler sur l'infrastructure ferroviaire et ce en dehors de tout lien avec la SNCB.

En cas de danger pour la sécurité, une procédure d'urgence permettant au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire d'interdire toute circulation à tout conducteur en faute est également prévue.

Dans ce cas, l'article 44 prévoit qu'il doit en informer, si possible immédiatement mais au plus tard dans les 24 heures, le Ministre ou son délégué ainsi que l'Institut.

Ten slotte voorziet artikel 36 de betaling van een jaarlijkse heffing die ten laste valt van de houders van de spoorvergunningen die in België worden afgegeven; de modaliteiten hiervan zullen worden vastgelegd bij een later koninklijk besluit.

HOOFDSTUK VI. — *Veiligheidsattest voor spoorvervoer*

Dit hoofdstuk bestaat uit drie afdelingen : de eerste betreft algemeenheden, de tweede de geschiktheid van het materieel en de derde de geschiktheid van het personeel om de spoorweginfrastructuur te gebruiken.

Afdeling I. — Algemeen

Artikel 37 stelt het basisprincipe volgens hetwelk, om te mogen rijden op de gehele Belgische spoorweginfrastructuur, ongeacht het type spoordienst dat wordt verleend, elke Belgische of buitenlandse spoorwonderneming met een openbaar of privé-statuut moet beschikken over een veiligheidsattest dat geldig is voor een of meerdere types vervoerdiensten en voor de vastgelegde trajecten.

Dit attest wordt afgegeven door de Minister; de modaliteiten voor de afgifte zullen worden vastgelegd in een later koninklijk besluit. Het technisch advies van de infrastructuurbeheerder is noodzakelijk om de minister of zijn gemachtigde in staat te stellen zich met kennis van zaken uit te spreken over het plan inzake veiligheid bij de exploitatie.

Wat betreft de voorwaarden voor afgifte moet de aanvrager aantonen dat de veiligheidsvoorschriften bedoeld in artikel 4, volledig worden nageleefd en, bijgevolg, het personeel en het gebruikte materieel geschikt zijn om gebruik te maken van de infrastructuur.

Ten slotte geldt er voor dit attest, dat elke drie jaar door de Minister opnieuw wordt onderzocht, een jaarlijkse heffing waarvan de modaliteiten inzake het vastleggen en de betaling van het bedrag zullen worden bepaald bij een later koninklijk besluit (artikelen 46 en 47).

Afdeling II. — Geschiktheid van het materieel

Het rollend materieel moet voldoen aan de technische normen en reglementering inzake veiligheid bedoeld in artikel 4. Volgens artikel 40 controleert het Bestuur die geschiktheid alvorens het materieel in gebruik wordt genomen, alsook ook de veiligheidsinrichtingen; hierbij kan het rekenen op de technische ondersteuning vanwege de spoorweginfrastructuurbeheerder.

Onder « veiligheidsinrichtingen » wordt verstaan : alle onderdelen van het materieel die rechtstreeks in verband staan of kunnen staan met de veiligheid.

Voor situaties waarbij er gevaar is voor de veiligheid van het spoorvervoer voorziet artikel 41 een noodprocedure waarbij alle verkeer wordt verboden en de minister, zijn gemachtigde en het Instituut van de spoorwegen worden ingelicht. Het verbod wil echter niet zeggen dat de spoorwonderneming zich kan ontdoen van haar verantwoordelijkheid.

Deze bepaling werd aangevuld teneinde rekening te houden met het advies van de Raad van State betreffende de noodzaak om dit verbod te doen bevestigen door de Minister, bij gebreke waaraan dit verbod zal opgeheven worden.

De kosten die voortvloeien uit deze controle en deze procedure vallen ten laste van de spoorwonderneming volgens de modaliteiten die zullen worden bepaald in een later koninklijk besluit.

Afdeling III. — Geschiktheid van het personeel

Het personeel dat de treinen bestuurt en begeleidt moet fysisch en psychisch geschikt zijn en vooraf een opleiding hebben genoten, zoals voorzien in de veiligheidsvoorschriften bedoeld in artikel 4, § 1. Het Bestuur controleert of aan de veiligheidsvereisten wordt voldaan op basis van erkenningsvoorwaarden die zullen worden vastgelegd in een later koninklijk besluit.

Het is de bedoeling van de regering om door middel van een besluit de opleiding te erkennen die momenteel door de NMBS wordt verstrekt in verband met de geschiktheid om de spoorweginfrastructuur te gebruiken en deze te doen bekrachtigen door een examen dat wordt ingericht onder toezicht van de administratie van het vervoer te land. Het is onontbeerlijk de opleidingen die momenteel door de NMBS worden verstrekt open te stellen voor personen die niet aan de NMBS verbonden zijn. Het slagen voor dit examen zal een recht in het leven roepen, een echt rijbewijs, om op de spoorweginfrastructuur te rijden en dit los van elke band met de NMBS.

Wanneer er gevaar is voor de veiligheid van het spoorvervoer is er ook een noodprocedure voorzien waarbij de spoorweginfrastructuurbeheerder aan alle bestuurders alle verkeer mag verbieden.

In dat geval voorziet artikel 44 dat hij, indien mogelijk onmiddellijk, maar ten laatste binnen de 24 uur, de Minister of zijn gemachtigde moet inlichten, alsook het Instituut.

Après enquête, l'interdiction de circulation peut être levée mais doit être confirmée dans les trois jours par le ministre pour pouvoir être maintenue.

Enfin, les frais encourus par l'Administration ou le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire en relation avec ces vérifications ou procédures sont à charge de l'entreprise ferroviaire selon des modalités à fixer dans un arrêté royal ultérieur.

Il a été tenu compte de l'avis du Conseil d'Etat relatif à l'article 44 (erreur matérielle).

CHAPITRE VII. — Document de référence du réseau

En vertu de l'article 48 et de l'annexe V, les caractéristiques de l'infrastructure ainsi que les conditions et informations pour y avoir accès sont reprises dans un document de référence du réseau élaboré, après avis du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et des entreprises ferroviaires intéressées, par l'Office ferroviaire.

Cet article impose l'approbation de ce document par le Ministre compétent, compte tenu de son caractère réglementaire, conformément à l'avis du Conseil d'Etat.

CHAPITRE VIII. — Répartition des capacités de l'infrastructure

Ce chapitre comprend une section relative aux principes de répartition et une section établissant les procédures de répartition.

Section I^{re}. — Principes de répartition

L'article 52 précise que les principes et procédures de répartition seront déterminés par un arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres. Il en va de même en ce qui concerne les priorités à accorder dans le cadre du processus de répartition.

Ainsi, la mission de service public relative au transport intérieur de voyageurs incombant à la SNCB en vertu de l'article 156, 1^{er}, de la loi du 21 mars 1991 ou les convois empruntant des infrastructures spécifiques telles que celles relatives à la grande vitesse peuvent se voir accorder une certaine priorité de manière à répondre au mieux aux besoins de mobilité. En matière de répartition des capacités de l'infrastructure, les avis de l'Office ferroviaire et du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire peuvent être demandés d'un point de vue technique.

L'article 53 relatif au principe de répartition des capacités de l'infrastructure a été modifié pour tenir compte de l'avis du Conseil d'Etat relatif à une meilleure transposition de l'article 22, § 3, de la Directive 2001/14/CE. En vertu de l'article 55, § 1^{er}, le droit d'utiliser des capacités de l'infrastructure est, en principe, accordé pour une durée correspondant à une seule période de l'horaire de service des trains.

Il peut cependant être accordé pour une durée supérieure à une seule période à condition qu'un accord-cadre soit conclu entre l'utilisateur et l'organe de répartition. Cet accord-cadre fixe les droits et obligations contractuels des parties.

Parallèlement à cet accord-cadre, les entreprises ferroviaires et regroupements internationaux concluent également des conventions avec le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, afin de déterminer les obligations contractuelles de chacun en matière d'utilisation de l'infrastructure. Ces « contrats de l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire », aussi appelés accords administratifs, techniques et financiers, conclus avec le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ne doivent pas être confondus avec les accords-cadres susmentionnés conclus avec l'Office ferroviaire.

Lorsque des travaux d'entretien doivent être effectués sur l'infrastructure, l'Office ferroviaire, en tenant compte des réservations de capacités déjà programmées, les inscrit dans le processus de répartition.

En cas de défaillance technique pendant la circulation ferroviaire, l'Office ferroviaire collabore avec le gestionnaire d'infrastructure afin d'y remédier le plus rapidement possible mais peut, en cas de nécessité absolue, lorsque aucune solution immédiate n'apparaît, supprimer les sillons déjà alloués.

Il a été tenu compte de l'avis du Conseil d'Etat, l'article 57, § 2, étant modifié comme suggéré pour tenir compte des dispositions de l'article 29 de la Directive 2001/14/CE. Par contre, il n'a pas été tenu compte de la remarque relative à la non transposition de la seconde phrase du § 1^{er} de l'article 29 de la Directive 2001/14/CE, déjà réalisée par l'article 11; alinéa 2.

Na een onderzoek kan het verkeersverbod worden opgeheven, maar het moet binnen de drie dagen door de Minister worden bevestigd om te kunnen worden verder gezet.

Ten slotte vallen de kosten die door het Bestuur of de beheerder van de spoorweginfrastructuur worden gemaakt met betrekking tot het nazicht of de procedures ten laste van de spoorwegonderneming volgens de modaliteiten die zullen worden vastgelegd in een later koninklijk besluit.

Er werd rekening gehouden met het advies van de Raad van State betreffende artikel 44 (materiële vergissing).

HOOFDSTUK VII. — Netverklaring

Krachtens artikel 48 en bijlage V worden de kenmerken van de infrastructuur en de voorwaarden en gegevens om er toegang toe te hebben opgenomen in een netverklaring, die, na advies van de spoorweginfrastructuurbeheerder en de betrokken spoorwegondernemingen, wordt opgesteld door de Spoordienst.

Overeenkomstig het advies van de Raad van State voorziet dit artikel in de verplichting van goedkeuring van dit document door de bevoegde Minister, gelet op het réglementair karakter ervan.

HOOFDSTUK VIII. — Capaciteitstoewijzing

Dit hoofdstuk omvat een afdeling met betrekking tot de toewijzingsprincipes en een afdeling waarin de toewijzingsprocedure wordt uiteengezet.

Afdeling I. — Beginselen van de toewijzing van de spoorweginfrastructuurcapaciteit

In artikel 52 wordt uiteengezet dat de toewijzingsprincipes en procedures zullen worden bepaald bij een in de Ministerraad goedgekeurd koninklijk besluit. Hetzelfde geldt voor wat betreft de prioriteiten die moeten worden gegeven in het kader van het toewijzingsproces.

Vandaar dat de NMBS de opdracht van openbare dienst met betrekking tot binnenlands vervoer van reizigers heeft krachtens artikel 156, 1ste lid van de wet van 21 maart 1991 waarbij een treinkonvooi dat gebruikt maakt van een specifieke infrastructuur of van hogesnelheidsinfrastructuur een bepaalde prioriteit kan krijgen om beter te kunnen beantwoorden aan mobiliteitsbehoefte. Inzake de toewijzing van de infrastructuurcapaciteit kan het advies van de Spoordienst en van de spoorweginfrastructuurbeheerder worden gevraagd vanuit een technisch standpunt.

Artikel 53 betreffende het principe van capaciteitstoewijzing werd gewijzigd teneinde rekening te houden met het advies van de Raad van State met betrekking tot een betere omzetting van artikel 22, § 3, van de Richtlijn 2001/14/EG. Krachtens artikel 55, § 1, wordt het recht om gebruik te maken van een infrastructuurcapaciteit toegekend voor een duur die overeenkomt met één enkele geldigheidsperiode van de dienstregeling van de treinen.

Dat recht kan echter wel voor langer dan één bepaalde periode worden verleend op voorwaarde dat er een kaderovereenkomst wordt gesloten tussen de gebruiker en het organisme dat instaat voor de toewijzing. In deze kaderovereenkomst worden de contractuele rechten en plichten van de ondertekenende partijen vastgelegd.

Parallel met deze kaderovereenkomst sluiten de spoorwegondernemingen en de internationale samenwerkingsverbanden ook overeenkomsten met de beheerder van de spoorweginfrastructuur, met de bedoeling de contractuele verplichtingen van elke partij te bepalen inzake het gebruik van de infrastructuur. Deze « contracten voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur », ook administratieve, technische en financiële overeenkomsten genoemd, die worden afgesloten met de spoorweginfrastructuurbeheerder, mogen niet worden verward met de bovenvermelde kaderovereenkomsten die worden afgesloten met de Spoordienst.

Wanneer er op de infrastructuur onderhoudswerken moeten worden uitgevoerd, schrijft de Spoordienst ze in het toewijzingsproces, rekening houdend met de reeds geprogrammeerde capaciteitsreserveringen.

Wanneer er zich een technisch defect voordoet bij het spoorverkeer, werkt de Spoordienst samen met de infrastructuurbeheerder om het zo snel mogelijk te verhelpen, maar hij kan, wanneer het absoluut noodzakelijk is en er geen enkele onmiddellijke oplossing gevonden wordt, de reeds toegekende treinpaden schrappen.

Er werd rekening gehouden met het advies van de Raad van State en artikel 57, § 2, werd gewijzigd zoals voorgesteld teneinde rekening te houden met de bepalingen van artikel 29 van de Richtlijn 2001/14/EG. Daarentegen werd geen rekening gehouden met opmerking dat de tweede zin van artikel 29, § 1, van de Richtlijn 2001/14/EG niet werd omgezet, nu dit reeds gebeurde in artikel 11, alinea 2.

Section II. — Procédures de répartition

Toute entreprise ferroviaire, à statut public ou privé, ayant un siège d'exploitation dans une Etat membre de l'Union européenne, en possession d'une licence et qui désire utiliser l'infrastructure ferroviaire belge, doit, au préalable, introduire une demande de capacités de l'infrastructure auprès de l'Office ferroviaire lorsque le départ du service ferroviaire a lieu sur le territoire belge.

Le § 1^{er} de l'article 58 a été complété afin de tenir compte de l'avis du Conseil d'Etat relatif à l'absence de transposition de l'article 20, § 3, de la Directive 2001/14/CE.

En vertu de l'article 58, § 2, l'Office ferroviaire coopère avec les organes de répartition des autres Etats membres de l'Union européenne en vue d'assurer la répartition des demandes de capacités de l'infrastructure relatives à des transports ferroviaires internationaux. Dans le cadre de cette coopération, il est habilité à agir pour le compte du candidat demandeur.

Des procédures de coordination sont prévues en cas de demandes concurrentes et de saturation de l'infrastructure.

Le § 3 de l'article 60 a été modifié pour tenir compte des remarques du Conseil d'Etat relatives à une transposition complète des articles 25, 26, § 2 et 3, et 27 de la Directive 2001/14/CE.

CHAPITRE IX. — Redevances pour l'utilisation de l'infrastructure

L'article 61 précise qu'un arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres établira les règles de calcul des redevances.

Il a ainsi été tenu compte de la remarque du Conseil d'Etat, soulignant la compétence exclusive du Roi en la matière.

En vertu de la Directive 2001/14/CE, la tarification en matière de redevances dues pour utilisation de l'infrastructure ferroviaire doit être fixée par un organe indépendant de toute entreprise ferroviaire et du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire s'il est intégré à l'entreprise ferroviaire.

Les barèmes et la méthode de calcul des redevances d'utilisation sont repris dans le document de référence du réseau. L'Office ferroviaire est chargé de veiller à ce que les redevances soient réellement facturées conformément à ces barèmes.

La redevance peut également être modulée pour prendre en considération l'impact de l'exploitation du transport ferroviaire sur l'environnement.

Les services complémentaires aux droits d'accès et de transit ne sont pas pris en considération pour le calcul de la redevance et font l'objet d'une facturation spécifique.

Des systèmes de réduction destinés à tous les utilisateurs de l'infrastructure ferroviaire peuvent également être instaurés par un arrêté royal ultérieur afin d'encourager le développement de services ferroviaires nouveaux ou l'utilisation plus intensive de certaines lignes ferroviaires.

Il a été tenu compte de la remarque du Conseil d'Etat relative à la transposition du § 5 de l'article 9 de la Directive 2001/14/CE (article 63, alinéa 5).

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

L'alinéa 6 de l'article 63 relatif à ce système a été modifié pour tenir compte des remarques du Conseil d'Etat, relatives à la transposition complète de l'article 10, § 3, de la Directive 2001/14/CE.

Enfin, un arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres déterminera les procédures et règles de répartition des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire entre l'Office ferroviaire et l'Institut des chemins de fer afin de couvrir les frais de fonctionnement de ces deux organismes indépendants. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, qui perçoit les redevances, est chargé de verser à chacun de ces organismes, la part qui lui revient (art. 66).

L'article 64 a été modifié pour tenir compte des remarques du Conseil d'Etat, le système dont question étant clairement identifié comme le système d'amélioration des performances, tel que défini à l'article 11, § 1^{er}, de la Directive 2001/14/CE.

Afdeling II. — Toewijzingsprocedure

Elke spoorwegonderneming, met een openbaar of privé statuut, met een exploitatiezetel in een lidstaat van de Europese Unie, die een vergunning heeft en gebruik wenst te maken van de Belgische spoorweginfrastructuur, moet vooraf bij de Spoordienst een aanvraag indienen voor infrastructuurcapaciteit wanneer het vertrekpunt van de spoordienst zich op Belgisch grondgebied bevindt.

Artikel 58, § 1, werd aangevuld teneinde rekening te houden met het advies van de Raad van State betreffende de afwezigheid van omzetting van artikel 20, § 3, van de Richtlijn 2001/14/EG.

Krachtens artikel 58, § 2, werkt de Spoordienst samen met de organismen die in andere lidstaten instaan voor de toewijzing van de capaciteit, met de bedoeling de aanvragen te verdelen die worden ingediend voor infrastructuurcapaciteit voor internationaal spoorvervoer. In het kader van deze samenwerking wordt de Spoordienst in staat gesteld te handelen voor rekening van de kandidaat-aanvrager.

Er zijn coördinatieprocedures voorzien voor het geval er sprake is van concurrerende aanvragen en verzadiging van de infrastructuur.

Artikel 60, § 3, werd gewijzigd teneinde rekening te houden met de opmerkingen van de Raad van State met betrekking tot de volledige omzetting van de artikelen 25, 26, § 2 en 3, en 27 van de Richtlijn 2001/14/EG.

HOOFDSTUK IX. — Heffingen voor het gebruik van de infrastructuur

In artikel 61 wordt uiteengezet dat in een in de Ministerraad goedgekeurd koninklijk besluit de regels voor het berekenen van de heffingen zullen worden bepaald.

Aldus werd rekening gehouden met het advies van de Raad van State waarin werd onderlijnd dat de Koning over een exclusieve bevoegdheid beschikt in deze materie.

Krachtens de Richtlijn 2001/14/EG moet de tarifiering inzake de heffingen voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur worden vastgelegd door een organisme dat onafhankelijk is van elke spoorwegonderneming en van de spoorweginfrastructuurbeheerder als die verbonden is aan de spoorwegonderneming.

De barema's en de methodes voor de berekening van de gebruiks-heffingen zijn opgenomen in de netverklaring. De Spoordienst moet erop toezien dat deze heffingen ook werkelijk volgens deze barema's worden gefactureerd.

De heffing kan ook modulair worden toegepast om rekening te houden met de impact van de exploitatie van het spoorvervoer op het milieu.

De bijkomende diensten bij het recht van toegang en van doorvoer worden niet in beschouwing genomen bij de berekening van de heffing en worden via een specifieke facturatie verrekend.

Kortingstructuren die gelden voor alle infrastructuurgebruikers kunnen ook worden ingevoerd bij een later koninklijk besluit, met de bedoeling de ontwikkeling van nieuwe spoorwegdiensten of intensiever gebruik van bepaalde spoorlijnen aan te moedigen.

Er werd rekening gehouden met de opmerking van de Raad van State betreffende de omzetting van artikel 9, § 5, van de Richtlijn 2001/14/EG (artikel 63, alinea 5).

Bovendien kan een compensatiestelsel voor milieukosten, kosten ten gevolge van ongevallen en infrastructuurkosten die niet voorkomen bij concurrerende transportmodi worden ingevoerd bij een koninklijk besluit van zodra deze kosten hoger zijn dan de overeenkomstige kosten bij spoorvervoer.

Alinea 6 van artikel 63 met betrekking tot dit stelsel werd gewijzigd teneinde rekening te houden met de opmerkingen van de Raad van State over de volledige omzetting van artikel 10, § 3, van de Richtlijn 2001/14/EG.

Ten slotte zullen bij een in de Ministerraad goedgekeurd koninklijk besluit de procedures en reglementeringen worden goedgekeurd voor de toewijzing van de heffingen op het gebruik van de spoorweginfrastructuur tussen de Spoordienst en het Instituut van de spoorwegen, met de bedoeling de werkingskosten van deze twee onafhankelijke organismen te dekken. De beheerder van de spoorweginfrastructuur, die de heffingen int, moet aan deze twee organismen het deel dat hen toekomt overmaken (art. 66).

Artikel 64 werd gewijzigd teneinde rekening te houden met de opmerkingen van de Raad van State. Het systeem in kwestie stemt immers duidelijk overeen met het systeem van verbetering van de prestaties zoals gedefinieerd in artikel 11, § 1, van de Richtlijn 2001/14/EG.

L'article 65 a été modifié pour tenir compte de la remarque du Conseil d'Etat relative à la transposition incomplète de l'article 12 de la Directive 2001/14/CE.

Il a été tenu compte de la remarque du Conseil d'Etat relative à l'article 66 dans le nouveau libellé de l'article 61.

CHAPITRE X. — Office ferroviaire de répartition et de tarification

Une utilisation optimale de l'infrastructure ferroviaire nécessite des mesures d'ouverture du marché dont un des éléments est la consultation directe pour les entreprises ferroviaires au processus de tarification et de répartition des capacités d'infrastructure.

Ces systèmes de tarification et de répartition des capacités doivent, en effet, assurer à toutes les entreprises un accès égal et non discriminatoire à l'infrastructure ferroviaire.

La Directive 2001/14/CE dispose en ses articles 4.2 et 14.2 que les Etats membres dont le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire n'est pas indépendant des entreprises ferroviaires sur le plan juridique, organisationnel ou décisionnel doivent mettre en place un organisme indépendant chargé de la tarification et de la répartition des capacités d'infrastructure.

Le choix de la Belgique de conserver l'unicité de la SNCB qui, tout à la fois, a la qualité d'entreprise ferroviaire et de gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, nécessite la création d'un tel organisme autonome, indépendant et ayant la personnalité juridique dénommé : « Office ferroviaire de répartition et de tarification ».

Section I^{re}. — Généralités

L'article 67 consacre ainsi le principe de la création d'un tel organisme en application de la loi du 16 mars 1954 relative au contrôle de certains organismes d'intérêt public. Il s'agit d'un organisme d'intérêt public de catégorie A.

Section II. — Comité de direction

L'Office est composé du comité de direction chargé d'accomplir tous les actes nécessaires ou utiles à l'exercice de ses compétences; les 4 membres de ce comité, en ce compris le Président, sont nommés et révoqués par arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres.

Toutes les conditions de nomination et de révocation des membres du comité de direction sont fixées dans le projet, conformément au souhait exprimé par le Conseil d'Etat.

Section III. — Les membres du personnel

Cet organisme est également composé de membres du personnel. Ils peuvent être transférés de la SNCB mais avec maintien de leur situation administrative et pécuniaire. Afin de garantir l'indépendance de cet Office ferroviaire, la rupture de tout lien juridique avec la SNCB est prévue et garantie.

Section IV. — Compétences

L'Office ferroviaire a pour mission principale de veiller, de manière autonome, à ce que le système de tarification et de répartition des capacités soit appliqué de manière non discriminatoire pour toutes les entreprises ferroviaires et de contrôler la conformité des principes de fixation de ces redevances et de ces capacités.

Il adopte le document de référence du réseau dont question au chapitre VII.

Le dernier tiret de l'article 72 a été modifié pour tenir compte de la remarque du Conseil d'Etat, la compétence de l'Office ferroviaire étant fixée par référence à la compétence réglementaire donnée au Roi dans les articles 52 et 61.

Section V. — Frais de fonctionnement.

L'article 73 attribue une autonomie financière à l'Office ferroviaire pour lui permettre d'exécuter en toute indépendance les missions qui lui sont imparties; les frais de fonctionnement étant couverts par la part des redevances ferroviaires qui lui revient en vertu de l'article 66.

Cet article stipule que l'Office dispose du même régime fiscal que celui qui est appliqué aux autres organismes d'Etat.

Section VI. — Dispositions diverses

L'article 75 prévoit la mise en place d'un système de règlement de litiges en cas de demandes concurrentes de capacité qui ne peuvent être satisfaites par la voie de la coordination.

Artikel 65 werd gewijzigd teneinde rekening te houden met de opmerking van de Raad van State betreffende de onvolledige omzetting van artikel 12 van de Richtlijn 2001/14/EG.

In de nieuwe formulering van artikel 61 werd rekening gehouden met de opmerking van de Raad van State betreffende artikel 66.

HOOFDSTUK X. — Spoordienst voor toewijzing en heffing van rechten

Om optimaal gebruik te maken van de spoorweginfrastructuur is het nodig maatregelen te nemen om de markt open te stellen; een van de stappen die hierbij moeten worden genomen is het rechtstreeks raadplegen van de spoorwegondernemingen bij de procedure inzake toewijzing en tarifiering van de infrastructuurcapaciteit.

Deze systemen voor de heffing van rechten en het toewijzen van de capaciteit moeten eigenlijk aan alle ondernemingen een gelijke en niet-discriminerende toegang verlenen tot de spoorweginfrastructuur.

De Richtlijn 2001/14/EG bepaalt in artikelen 4.2 en 14.2 dat de lidstaten waarvan de beheerder van de spoorweginfrastructuur op juridisch, organisatorisch vlak en op het vlak van beslissingen niet onafhankelijk is van de spoorwegondernemingen, een onafhankelijk organisme moeten oprichten dat belast is met de heffing van rechten en de toewijzing van de infrastructuurcapaciteit.

Aangezien België ervoor kiest de eenheid van de NMBS te behouden, waarbij deze maatschappij tegelijk spoorwegonderneming en spoorweginfrastructuurbeheerder is, moet er een dergelijk autonoom organisme worden opgericht, dat onafhankelijk is en als rechtspersoon de volgende benaming krijgt : « Spoordienst belast met de toewijzing en de heffing van rechten ».

Afdeling I. — Algemeen

Artikel 67 is gewijd aan de oprichting van een dergelijk organisme door toepassing van de wet van 16 maart 1954 betreffende de controle van sommige instanties van openbaar nut. Het gaat hier over een instantie van openbaar nut van categorie A.

Afdeling II. — Directiecomité

De Spoordienst is samengesteld uit een directiecomité dat belast is met alle handelingen die noodzakelijk of van nut zijn voor de uitoefening van zijn bevoegdheden; de 4 leden van dit comité, met inbegrip van de voorzitter, worden benoemd en afgezet bij een in de Ministerraad goedgekeurd koninklijk besluit.

Alle voorwaarden van benoeming en afzetting van de leden van het directiecomité zijn vastgelegd in het ontwerp, overeenkomstig de wens van de Raad van State.

Afdeling III. — De personeelsleden

Dit organisme bestaat ook uit personeelsleden. Ze kunnen worden overgeheveld vanuit de NMBS, maar met behoud van hun administratieve en geldelijke toestand. Om de onafhankelijkheid van deze Spoordienst te garanderen wordt voorzien en gegarandeerd dat elke juridische band met de NMBS wordt verbroken.

Afdeling IV. — Bevoegdheden

De Spoordienst heeft als belangrijkste opdracht er op autonome wijze op toe te zien dat het stelsel voor de heffing van de rechten en de toewijzing van de capaciteit op niet-discriminerende wijze wordt toegepast voor alle spoorwegondernemingen en ook toe te zien op de conformiteit van de principes voor het vastleggen van deze heffingen en deze capaciteit.

Hij aanvaardt de netverklaring waarvan sprake in hoofdstuk VII.

Het laatste punt van artikel 72 werd gewijzigd teneinde rekening te houden met de opmerking van de Raad van State in die zin dat de bevoegdheid van de Spoordienst wordt vastgesteld met verwijzing naar de reglementerende bevoegdheid die aan de Koning wordt toegekend in de artikelen 52 en 61.

Afdeling V. — Werkingskosten

In artikel 73 wordt financiële autonomie toegekend aan de Spoordienst om ervoor te zorgen dat hij volledig onafhankelijk de hem toegewezen opdrachten kan volbrengen; hierbij worden de werkingskosten gedekt door het deel van de spoorheffingen dat hem toekomt krachtens artikel 66.

In dit artikel wordt bepaald dat de Spoordienst hetzelfde fiscaal stelsel heeft dat wordt toegepast op andere organismen van de Staat.

Afdeling VI. — Allerhande bepalingen

Artikel 75 voorziet dat er een systeem wordt opgesteld voor het regelen van geschillen die optreden bij concurrerende capaciteitsaanvragen en die niet door coördinatie kunnen worden opgelost.

L'article 76 prévoit que l'Office soumettra chaque année un rapport relatif à ses activités au Ministre.

L'Office publiera tous les ans un plan de gestion annonçant les différentes activités qu'il compte mener.

L'article 77 règle également le contrôle du budget et des comptes de l'Office.

Le pouvoir de contrôle des Ministres du Budget et des Finances est consacré selon des modalités à fixer dans un arrêté royal ultérieur.

CHAPITRE XI. — *Institut des chemins de fer*

La gestion efficace et l'utilisation équitable et non discriminatoire de l'infrastructure ferroviaire exigent la mise en place d'un organisme de contrôle chargé de surveiller l'application des règles communautaires.

La Directive 2001/14 dispose en son article 30 que les Etats membres doivent instituer un organisme de contrôle qui doit être indépendant des gestionnaires d'infrastructure, des organismes de tarification et de répartition et des entreprises ferroviaires sur le plan organisationnel, juridique, décisionnel et pour ce qui est des décisions en matière financière.

Section I^{re}. — Généralités

Il est donc prévu de créer un organisme autonome, indépendant du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et de l'Office ferroviaire de répartition et de tarification, ayant la personnalité juridique et dont l'organisation est régie par la loi du 16 mars 1954 relative au contrôle des certains organismes d'intérêt public. Comme l'Office ferroviaire, il s'agit d'un parastatal de type A.

Conformément à l'organisation mise en place dans ce régulateur, l'exécution et le contrôle de l'exécution de la réglementation relèvent de la seule compétence de l'Institut.

Les décisions importantes relatives à l'organisation même du régulateur telles la nomination des membres du Comité de direction, les modalités et conditions de fixation du statut administratif, pécuniaire et social relèvent quant à elles de la compétence du Conseil des Ministres afin de permettre de maintenir la responsabilité politique du pouvoir exécutif ce qui est d'ailleurs parfaitement compatible avec la notion d'indépendance de l'Institut au sens de la Directive européenne 2001/14.

L'Institut est composé d'un Comité de contrôle et d'un Comité consultatif.

Section II. — Comité de contrôle

Le Comité de contrôle, qui est chargé de la gestion opérationnelle de l'Institut et de l'exécution des missions de l'Institut, est composé d'un directeur, d'un directeur adjoint et d'un nombre d'experts fixé par un arrêté royal ultérieur qui sera délibéré en Conseil des Ministres. Leur nomination résulte de leur compétence, de leur intégrité et de leur indépendance.

Il a été tenu compte des remarques du Conseil d'Etat, les conditions de nomination et de révocation étant toutes fixées par le projet.

L'article 82 précise les missions (avis - contrôle) du Comité de contrôle, lesquelles peuvent se résumer en une mission de conseil auprès des autorités publiques et, surtout, en une mission générale de surveillance et de contrôle de l'application des lois et règlements relatifs à l'organisation et au fonctionnement du marché ferroviaire.

Dans le cadre de ses missions d'avis, l'Institut est appelé à effectuer des études à propos du fonctionnement du marché ferroviaire ou à donner des avis, à la demande du Ministre compétent pour le transport ferroviaire, à propos des règles en vigueur en ce qui concerne la licence, le certificat de sécurité, la détermination de la tarification, la répartition des sillons ou la fixation des normes et règles de sécurité.

Le paragraphe 2 de l'article 82 précise les missions de contrôle du Comité. Il doit notamment saisir, sans délai, le Conseil de la Concurrence des infractions aux règles de la concurrence ou aux prescriptions du présent arrêté.

Artikel 76 voorziet dat de Spoordienst elk jaar aan de minister een verslag zal voorleggen met betrekking tot zijn activiteiten.

De Spoordienst zal elk jaar een beheersplan bekendmaken waarin hij melding maakt van de verschillende activiteiten die hij van plan is te ondernemen.

Artikel 77 regelt ook de controle op het budget en de rekeningen van de Spoordienst.

De controlebevoegdheid van de ministers van Begroting en van Financiën zal worden bepaald volgens de modaliteiten die daartoe in een later koninklijk besluit zullen worden vastgelegd.

HOOFDSTUK XI. — *Instituut van de Spoorwegen*

Het efficiënt beheer en billijk en niet-discriminerend gebruik van de spoorweginfrastructuur vereisen dat er een controleorganisme wordt opgericht dat moet toezien op de toepassing van de reglementen van de gemeenschap.

De Richtlijn 2001/14 bepaalt in artikel 30 dat de lidstaten een controleorganisme moeten oprichten dat onafhankelijk moet zijn van de infrastructuurbeheerders, van de organismen voor de heffing van rechten en van de spoorwegondernemingen, dit op organisatorisch, juridisch vlak en op het vlak van beslissingen, ook wat betreft beslissingen inzake financiële aangelegenheden.

Afdeling I. — Algemeen

Er wordt dus voorzien dat er een autonoom organisme wordt opgericht, dat onafhankelijk is van de spoorweginfrastructuurbeheerder en van de Spoordienst die instaat voor de toewijzing en de heffing van rechten, dat optreedt als een rechtspersoon en waarvan de organisatie wordt geregeld door de wet van 16 maart 1954 betreffende de controle van sommige instanties van openbaar nut. De Spoordienst is volgens deze wet een parastatale type A.

Overeenkomstig de organisatie die in dit regelorgaan wordt toegepast, vallen de uitvoering en de controle op de uitvoering van de reglementering enkel onder de bevoegdheid van het Instituut.

De belangrijke beslissingen met betrekking tot de organisatie van het regelorgaan zelf, zoals de benoeming van de leden van het Directiecomité, de modaliteiten en de voorwaarden voor het vastleggen van het administratief, geldelijk en sociaal statuut, vallen op hun beurt onder de bevoegdheid van de Ministerraad, zodat er kan worden voor gezorgd dat de uitvoerende macht politiek verantwoordelijk blijft, wat overigens perfect te combineren is met het begrip onafhankelijkheid voor het Instituut zoals voorgeschreven in de Richtlijn 2001/14.

Het Instituut is samengesteld uit een Controlecomité en een Raadgevend comité.

Afdeling II. — Controlecomité

Het Controlecomité, dat belast is met het beheer van de werking van het Instituut en het uitvoeren van de opdrachten van het Instituut, bestaat uit een directeur, een adjunct-directeur en deskundigen waarvan het aantal wordt vastgelegd bij een later koninklijk besluit dat zal worden goedgekeurd in de Ministerraad. Hun benoeming is gebaseerd op hun bekwaamheid, hun integriteit en hun onafhankelijkheid.

Rekening houdend met de opmerkingen van de Raad van State werden alle voorwaarden van benoeming en afzetting vastgelegd in het ontwerp.

In artikel 82 worden de opdrachten (advies - controle) van het Controlecomité, die kunnen worden samengevat als een raadgevende opdracht bij de openbare overheden en, vooral, als een algemene opdracht van toezicht op de toepassing van de wetten en reglementen met betrekking tot de organisatie en de werking van de markt van het spoorvervoer.

In het kader van zijn opdracht van advies, wordt van het Instituut verwacht dat het studies uitvoert naar de werking van de markt van het spoorvervoer of dat het advies geeft, op aanvraag van de minister die bevoegd is inzake spoorvervoer, met betrekking tot de geldende regels wat betreft vergunning, veiligheid attest, vastleggen van de heffingen, toewijzing van de treinpaden of het vastleggen van de normen en regels inzake veiligheid.

In het tweede lid van artikel 82 worden de controleopdrachten van het Comité uiteengezet. Het moet meer bepaald zonder verwijl het advies inroepen van de Mededingingsraad bij inbreuken op de reglementering inzake concurrentie of op de voorschriften van dit besluit.

Section III. — Comité consultatif

L'article 83 précise que la composition et le fonctionnement du Comité consultatif sont déterminés par arrêté royal. Il doit être composé de représentants du Gouvernement fédéral, de représentants des organisations représentatives des travailleurs siégeant au Conseil national du Travail, des employeurs, des classes moyennes, des associations environnementales, du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et des usagers et entreprises ferroviaires. Le rôle de ce Comité consiste de manière générale, à formuler un avis sur toute question qui lui est soumise par le Comité de contrôle, par le Ministre ou même d'initiative.

Section IV. — Personnel de l'Institut

En vertu de l'article 85, l'Institut est également composé de membres du personnel. Ils peuvent être transférés de la SNCB mais avec maintien de leur situation administrative et pécuniaire. Afin de garantir l'indépendance de cet Institut, la rupture de tout lien juridique avec la SNCB est prévue et garantie.

Section V. — Frais de fonctionnement

L'article 87 attribue une autonomie financière à l'Institut pour lui permettre d'exécuter en toute indépendance les missions qui lui sont imparties.

L'alinéa 3 énonce les sources de financement dont peut bénéficier l'Institut. Dans les faits, les activités de l'Institut seront principalement financées par la part des redevances qui lui revient en vertu de l'article 66.

Cet article stipule que l'Institut dispose du même régime fiscal que celui qui est appliqué aux autres organismes d'Etat.

Section VI. — Dispositions diverses

L'article 89 prévoit que l'Institut soumettra chaque année un rapport relatif à ses activités au Ministre.

L'Institut élabore un plan de gestion annuel annonçant ses activités futures et les moyens qu'il compte mettre en œuvre pour les atteindre.

Cet article règle également le contrôle du budget et des comptes de l'Institut.

CHAPITRE XII. — Saisine du Conseil de la Concurrence

L'article 91 traite de la saisine du Conseil de la Concurrence par un candidat ou par toute entreprise ferroviaire en cas de traitement inéquitable ou de discrimination de la part du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, de l'Office ferroviaire ou du Ministre ou de son délégué.

La plainte est cependant limitée aux matières limitativement énumérées à l'article 91, § 2.

Conformément à la suggestion du Conseil d'Etat, il a été prévu que l'ensemble de ces recours n'étaient pas suspensifs des décisions qu'ils contestent.

Le Conseil peut prendre des mesures conservatoires dans des cas déterminés ou prononcer une amende administrative à l'encontre de la partie en défaut d'exécuter la décision qu'il a rendue.

L'article 92 traite de la composition du Conseil de la Concurrence lorsqu'il siège en matière ferroviaire.

Sa composition est alors élargie à trois membres désignés par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, en raison de leur grande compétence en matière ferroviaire.

CHAPITRE XIII. — Recours

L'article 95 prévoit qu'un recours est ouvert devant la Cour d'Appel de Bruxelles contre les décisions de la Chambre de recours en matière ferroviaire.

Pour des motifs d'efficacité et de rapidité, la Cour d'Appel statue comme en référé.

L'alinéa 2 précise que ce recours n'est pas suspensif sauf décision contraire de la Cour.

CHAPITRE XIV. — Recherche et constatation des infractions

Les infractions au présent arrêté (chapitres III à VII) et aux arrêtés d'exécution (préalablement omis comme relevé par le Conseil d'Etat) étant pénalement répréhensibles, l'article 96 prévoit que les agents de contrôle de l'Administration et de l'Institut peuvent se voir conférer la qualité d'officier de police judiciaire par arrêté royal.

Afdeling III. — Raadgevend Comité

In artikel 83 wordt uiteengezet dat de samenstelling en de werking van het raadgevend comité bepaald worden bij koninklijk besluit. Het moet bestaan uit afgevaardigden van de Federale Regering, afgevaardigden van de organisaties die de medewerkers vertegenwoordigen die zetelen in de Nationale Arbeidsraad, van de werkgevers, van de middenstand, van milieuverenigingen, van de beheerder van de spoorweginfrastructuur en van de spoorgebruikers en spoorwegondernemingen. De rol van het comité bestaat er algemeen gezien in adviezen te geven op elke vraag die wordt voorgelegd door het Controlecomité, door de minister of uit eigen initiatief.

Afdeling IV. — Personeel van het Instituut

Krachtens artikel 85 is het Instituut ook samengesteld uit personeelsleden. Ze kunnen worden overgeheveld vanuit de NMBS, maar met behoud van hun administratieve en geldelijke toestand. Om de onafhankelijkheid van het Instituut te garanderen is voorzien en gegarandeerd dat elke juridische band met de NMBS wordt verboden.

Afdeling V. — Werkingskosten

Artikel 87 kent financiële autonomie toe aan het Instituut, zodat het de opdrachten die het toegewezen krijgt in volledige onafhankelijkheid kan volbrengen.

In het derde lid worden de financieringsbronnen vermeld waarvan het Instituut kan genieten. In werkelijkheid zullen de activiteiten van het Instituut voornamelijk worden gefinancierd door het deel van de heffingen waar het recht op heeft krachtens artikel 66.

Dit artikel bepaalt dat het Instituut hetzelfde fiscale stelsel heeft dat wordt toegepast bij andere organismen van de Staat.

Afdeling VI. — Allerhande bepalingen

Artikel 89 voorziet dat het Instituut elk jaar aan de minister een verslag zal voorleggen met betrekking tot zijn activiteiten.

Het Instituut werkt een jaarlijks beheersplan uit waarin het melding maakt van de activiteiten voor de toekomst en de middelen die het daartoe zal inzetten.

Dit artikel regelt ook de controle op het budget en de rekeningen van het Instituut.

HOOFDSTUK XII. — Aanhangigmaking bij de mededingingsraad

Artikel 91 behandelt de aanhangigmaking van de Mededingingsraad door een kandidaat of door gelijk welke spoorwegonderneming wanneer er sprake is van een onbillijke behandeling of van discriminatie vanwege de beheerder van de spoorweginfrastructuur, de Spoordienst of de minister of zijn gemachtigde.

De klacht wordt weliswaar beperkt tot de aangelegenheden die beperkend zijn opgesomd in artikel 91, 2de lid.

Overeenkomstig het voorstel van de Raad van State, werd bepaald dat het geheel van deze verhaalmiddelen de bestreden beslissingen niet zal opschorten.

De Raad kan bewarende maatregelen nemen in welbepaalde gevallen of een administratieve boete uitspreken tegen de partij die nalaat zich te houden aan de beslissing die de raad heeft genomen.

Artikel 92 gaat over de samenstelling van de Mededingingsraad wanneer deze zetelt bij spoorangelegenheden.

De samenstelling ervan wordt dan uitgebreid tot drie leden die worden aangeduid bij een in de Ministerraad goedgekeurd besluit, op basis van hun bekwaamheid inzake spoorangelegenheden.

HOOFDSTUK XIII. — Beroep

Artikel 95 voorziet dat er een beroep bij het Hof van Beroep te Brussel kan worden aangegaan tegen de beslissingen van de Kamer van beroep inzake spoorwegen.

Om efficiënt en snel te werk te kunnen gaan doet het Hof van Beroep uitspraak zoals in kortgeding.

In het tweede lid wordt uiteengezet dat het beroep niet schorsend is, tenzij het Hof er anders over beslist.

HOOFDSTUK XIV. — Onderzoek en vaststelling van de overtredingen

Aangezien de inbreuken tegen dit besluit (hoofdstukken III tot VII) en tegen de uitvoeringsbesluiten (de Raad van State merkte op dat dit voorheen over het hoofd werd gezien) strafrechtelijk kunnen worden vervolgd, voorziet artikel 96 dat de controle-instanties van het Bestuur en van het Instituut bij koninklijk besluit de hoedanigheid van officier van de gerechtelijke politie kunnen krijgen.

Cette qualité d'officier de police judiciaire les autorise à procéder à tous devoirs d'enquête dans leur mission de contrôle et d'inspection et, au besoin, à requérir l'assistance de la force publique.

De telles prérogatives sont en effet nécessaires si l'on veut que la sécurité ferroviaire soit parfaitement assurée.

Enfin, ces agents sont soumis à la surveillance du Procureur général près de la Cour d'Appel.

L'article 97 a été formulé pour tenir compte des remarques du Conseil d'Etat sur les conditions de constatation des infractions aux prescriptions, par référence aux dispositions régissant le statut des inspecteurs sociaux.

CHAPITRE XV. — *De l'Administration*

Afin d'assumer les missions, responsabilités et obligations qui lui sont dévolues par les dispositions du présent arrêté, l'Administration doit pouvoir bénéficier immédiatement d'un personnel qualifié et expérimenté dans les diverses spécificités ferroviaires.

Le mécanisme mis en place pour l'Office ferroviaire et pour l'Institut pourrait également s'appliquer dans ce cas, par le transfert de personnel de la SNCB coupé de tout lien juridique.

CHAPITRE XVI. — *Dispositions finales*

Il convient d'adapter l'article 1^{er} de l'arrêté royal du 3 avril 2000 relatif à l'interopérabilité et de fixer l'entrée en vigueur du présent arrêté conformément à la Directive 2001/14 /CE au 15 mars 2003.

J'ai l'honneur d'être,

Sire,

de votre Majesté,
la très respectueuse
et très fidèle servante,

La Ministre de la Mobilité et des Transports,
Mme I. DURANT

AVIS 34.341/4 DE LA SECTION DE LEGISLATION DU CONSEIL D'ETAT

Le Conseil d'Etat, section de législation, quatrième chambre, saisi par la Vice-Première Ministre et Ministre de la Mobilité et des Transports, le 30 octobre 2002, d'une demande d'avis, dans un délai ne dépassant pas trois jours, sur un projet d'arrêté royal «relatif aux conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire», a donné le 5 novembre 2002 l'avis suivant :

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

En l'occurrence, cette motivation est la suivante :

« Considérant que la transposition des Directives 2001/12, 13 et 14 doit intervenir au plus tard le 15 mars 2003;

Considérant les importantes adaptations à réaliser dans la réglementation applicable au secteur ferroviaire, notamment celle ayant trait à la sécurité ferroviaire, aux répartitions de capacités et aux redevances, ainsi que dans les structures de la S.N.C.B.;

Considérant que la constitution des deux organes créés par le présent arrêté nécessite de procéder au recrutement de leur personnel dans les meilleurs délais;

Que ce recrutement suppose la promulgation rapide du présent arrêté; ».

Le Conseil d'Etat, section de législation, se limite, conformément à l'article 84, alinéa 2, des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat, à examiner le fondement juridique, la compétence de l'auteur de l'acte ainsi que l'accomplissement des formalités prescrites.

Formalités préalables

En vertu de l'article 13 de la loi du 23 juillet 1926 créant la Société nationale des chemins de fer belges « toutes les questions intéressant directement le personnel doivent être transmises à la Commission paritaire nationale ». Il s'ensuit que les articles 71, 85 et 98 du projet doivent être soumis à cette formalité.

Deze hoedanigheid van officier van de gerechtelijke politie machtigt hen om een onderzoek in te stellen binnen hun opdracht van controle en inspectie en om, indien nodig, een beroep te doen op de openbare macht.

Dergelijke voorrechten zijn in feite noodzakelijk als men wil dat er volstreekte veiligheid voor de spoorweg wordt gegarandeerd.

Ten slotte worden deze instanties onderworpen aan het toezicht van de Procureur-generaal bij het Hof van Beroep.

Het artikel 97 werd geformuleerd om rekening houden met de opmerkingen van de Raad van State over de voorwaarden van vaststelling van inbreuken tegen de regels, waarbij verwezen wordt naar de bepalingen betreffende het statuut van de sociale inspecteurs.

HOOFDSTUK XV. — *Het Bestuur*

Om zich te kunnen kwijten van de taken, verantwoordelijkheden en verplichtingen die worden toegewezen door dit besluit moet het Bestuur onmiddellijk kunnen rekenen op gekwalificeerd en ervaren personeel inzake de verschillende spoorwegspecialiteiten.

Het mechanisme dat in werking werd gesteld voor de Spoordienst en voor het Instituut zou ook kunnen worden toegepast in dit geval, door de overdracht van personeel van de NMBS waarbij elke juridische band wordt verbroken.

HOOFDSTUK XVI. — *Slotbepalingen*

Artikel 1 van het koninklijk besluit van 03/04/2000 betreffende de interoperabiliteit moet worden aangepast en dit besluit moet krachtens Richtlijn 2001/14/EG worden in werking treden op 15 maart 2003.

Ik heb de eer te zijn,

Sire,

van Uwe Majesteit,
de zeer eerbiedige
en zeer trouwe dienaar.

De Minister van Mobiliteit en Vervoer,
Mevr. I. DURANT

ADVIES 34.341/4 VAN DE AFDELING WETGEVING VAN DE RAAD VAN STATE

De Raad van State, afdeling wetgeving, vierde kamer, op 30 oktober 2002 door de Vice-Eerste Minister en Minister van Mobiliteit en Vervoer verzocht haar, binnen een termijn van ten hoogste drie dagen, van advies te dienen over een ontwerp van koninklijk besluit «betreffende de voorwaarden voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur», heeft op 5 november 2002 het volgende advies gegeven :

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

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

« Considérant que la transposition des directives 2001/12, 13 et 14 doit intervenir au plus tard le 15 mars 2003;

Considérant les importantes adaptations à réaliser dans la réglementation applicable au secteur ferroviaire, notamment celle ayant trait à la sécurité ferroviaire, aux répartitions de capacités et aux redevances, ainsi que dans les structures de la S.N.C.B.;

Considérant que la constitution des deux organes créés par le présent arrêté nécessite de procéder au recrutement de leur personnel dans les meilleurs délais;

Que ce recrutement suppose la promulgation rapide du présent arrêté; ».

Met toepassing van artikel 84, tweede lid, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, beperkt de Raad van State, afdeling wetgeving, zich tot het onderzoek van de rechtsgrond, van de bevoegdheid van de steller van de handeling, alsmede van de vraag of aan de voorgeschreven vormvereisten is voldaan.

Voorafgaande vormvereisten

Krachtens artikel 13 van de wet van 23 juli 1926 tot oprichting van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen « moeten alle kwesties die voor het personeel rechtstreeks van belang zijn aan de Nationale Paritaire Commissie worden voorgelegd ». Daaruit volgt dat voor de artikelen 71, 85 en 98 van het ontwerp dat vormvereiste moet worden vervuld.

En outre, son objet étant le transfert d'agents de la S.N.C.B. au sein de l'Administration, l'article 98 doit être soumis à la négociation syndicale prévue par l'article 2, § 2, de la loi du 19 décembre 1974 organisant les relations entre les autorités publiques et les syndicats des agents relevant de ces autorités.

Ces négociations constituent des formalités préalables.

Observation générale

Plusieurs dispositions du projet délèguent au Ministre compétent pour le transport ferroviaire ou à son délégué, directeur général de l'administration compétent pour le transport ferroviaire, un pouvoir de décision.

Les agents de l'administration ne répondent pas politiquement de leurs actes devant les représentants de la Nation et l'attribution de compétences qui leur serait faite peut porter atteinte à l'unicité du pouvoir exécutif. Une délégation d'un pouvoir de décision individuelle à ces autorités n'est donc en principe pas admissible. Compte tenu toutefois du pouvoir hiérarchique exercé par le ministre sur son administration, une telle attribution peut exceptionnellement être admise si elle concerne des mesures de pure administration ou de nature essentiellement technique; ces mesures doivent être d'une nature telle que leur adoption n'emporte pas d'appréciation politique quant aux options qu'elles contiennent et qu'elles exécutent à titre individuel les règles préalablement arrêtées. En ce cas, afin de sauvegarder ces principes, il y a lieu de permettre au ministre, saisi le cas échéant d'un recours, de réformer les actes pris par ses subordonnés.

Il en résulte en l'espèce que certaines attributions de compétence au délégué du ministre sont excessives. Tel est le cas par exemple de celles qui figurent aux articles 24 et 31 du projet.

Observations particulières

Dispositif

Article 1^{er}

Conformément à l'article 2, alinéa 2, de la Directive 2001/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 modifiant la Directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires et de la Directive 2001/13/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 modifiant la Directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires, et à l'article 38, alinéa 2, de la Directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, un article 1^{er}, nouveau et distinct, doit mentionner les directives que le projet transpose.

2. Dans la définition du mot « coordination », il convient, comme le fait l'article 2, e), de la Directive 2001/14/CE, précitée, de préciser quel organisme met en oeuvre cette coordination.

Article 4

Selon l'article 4, § 1^{er}, du projet, « le Roi arrête les modalités de fixation des normes techniques et règles afférentes à la sécurité de l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation ».

Selon le représentant du ministre, ce texte doit s'interpréter en ce sens que le Roi arrête les normes techniques et les règles afférentes à la sécurité de l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation.

Le paragraphe 1^{er} sera modifié afin de traduire exactement cette intention, en ce qui concerne les règles afférentes à la sécurité. Si telle est également l'intention en ce qui concerne l'adoption des normes techniques, cette intention doit elle aussi être exprimée dans le dispositif.

Article 6

Pour être opposables aux tiers, tous les règlements visés à l'article 4 doivent être publiés, au *Moniteur belge*, conformément aux règles fixées par l'article 56, § 1^{er}, alinéa 4, des lois coordonnées sur l'emploi des langues en matière administrative.

Les normes techniques pourraient être publiées par une simple mention.

Article 10

Il découle de l'article 10 du projet qu'en cas d'accident, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire procède à une enquête.

Over artikel 98, dat betrekking heeft op de overheveling van personeelsleden van de N.M.B.S. naar het Bestuur, dient voorts met de vakbonden te worden onderhandeld overeenkomstig artikel 2, § 2, van de wet van 19 december 1974 tot regeling van de betrekkingen tussen de overheid en de vakbonden van haar personeel.

Die onderhandelingen vormen voorafgaande vormvereisten.

Algemene opmerking

Bij verscheidene bepalingen van het ontwerp wordt aan de Minister bevoegd voor het spoorwegvervoer of aan zijn gemachtigde, de directeur-generaal van het bestuur dat bevoegd is voor het spoorwegvervoer, beslissingsbevoegdheid opgedragen.

De ambtenaren van het bestuur zijn voor hun daden geen politieke verantwoording verschuldigd aan de vertegenwoordigers van de Natie en het hun verlenen van bevoegdheden kan afbreuk doen aan de uniciteit van de uitvoerende macht. Dat aan die overheden individuele beslissingsbevoegdheid wordt gedelegeerd, is in principe dan ook onaanvaardbaar. Gezien evenwel het hiërarchische gezag dat de minister uitoefent over zijn bestuurslichamen, kan zulk een verlening van bevoegdheid bij uitzondering worden toegestaan als ze betrekking heeft op maatregelen van louter bestuur of in hoofdzaak technische maatregelen; het moet gaan om maatregelen die, willen ze genomen kunnen worden, geen politieke beoordeling vergen van de keuzes die daarbij worden gemaakt en een individuele toepassing zijn van vooraf gegeven regels. In dat geval dient, teneinde die beginselen veilig te stellen, aan de minister, bij wie in voorkomend geval een beroep is ingesteld, de mogelijkheid te worden geboden de handelingen van zijn ondergeschikten te herzien.

Daaruit volgt in het onderhavige geval dat bepaalde opdrachten van bevoegdheid aan de gemachtigde van de minister te ver gaan. Dat is bijvoorbeeld het geval met de opdrachten van bevoegdheid in de artikelen 24 en 31 van het ontwerp.

Bijzondere opmerkingen

Dispositief

Artikel 1

Overeenkomstig artikel 2, alinea 2, van Richtlijn 2001/12/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 tot wijziging van Richtlijn 91/440/EEG van de Raad betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap en van Richtlijn 2001/13/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 tot wijziging van Richtlijn 95/18/EG van de Raad betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen, en overeenkomstig artikel 38, alinea 2, van Richtlijn 2001/14/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit, moeten in een nieuw en afzonderlijk artikel 1 de richtlijnen worden vermeld die bij het ontwerp worden omgezet.

2. In de definitie van het woord « coördinatie » behoort, zoals in artikel 2, e), van de genoemde Richtlijn 2001/14/EG, bepaald te worden welke instantie die coördinatie uitvoert.

Artikel 4

Luidens artikel 4, § 1, van het ontwerp « legt de Koning de modaliteiten vast voor de bepaling van de technische normen en de regels met betrekking tot de veiligheid van de spoorweginfrastructuur en het gebruik ervan ».

Volgens de gemachtigde van de minister moet die bepaling zo worden uitgelegd dat de Koning de technische normen en de regels voor de veiligheid van de spoorweginfrastructuur en het gebruik ervan vaststelt.

Paragraaf 1 moet zo worden gewijzigd dat die bedoeling duidelijk wordt weergegeven wat de regels voor de veiligheid betreft. Indien die bedoeling ook geldt voor het aannemen van de technische normen, moet zulks eveneens worden weergegeven in het dispositief.

Artikel 6

Alle regelgeving bedoeld in artikel 4 moet, wil ze aan derden kunnen worden tegengeworpen, overeenkomstig de voorschriften bepaald in artikel 56, § 1, vierde lid, van de gecoördineerde wetten op het gebruik van de talen in bestuurszaken, in het *Belgisch Staatsblad* worden bekendgemaakt.

De technische normen kunnen bij loutere vermelding worden bekendgemaakt.

Artikel 10

Ten gevolge van artikel 10 van het ontwerp moet de beheerder van de spoorweginfrastructuur in geval van een ongeval een onderzoek instellen.

Il appartient en outre à l'auteur du projet de transposer l'article 7, paragraphe 2, alinéa 1^{er}, de la Directive 91/440/CEE, telle qu'elle est modifiée par la Directive 2001/12/CE, précitée, en vertu duquel les enquêtes, en cas d'accident, sont effectuées par « des entités ou entreprises qui ne sont pas elles-mêmes fournisseurs de services de transport ferroviaire et qui sont indépendantes de toute entité ou entreprise fournissant de tels services ».

Article 28

Il y a contradiction entre l'alinéa 1^{er} qui ne vise que certaines infractions et l'alinéa 3 qui exige une déclaration sur l'honneur portant sur des infractions bien plus nombreuses.

Il convient d'énoncer d'abord, de manière complète, les conditions d'honorabilité et, ensuite seulement, de fixer les règles relatives aux documents prouvant le respect de ces conditions.

Par ailleurs, l'article 6 de la Directive 95/18/CE, modifiée par la Directive 2001/13/CE, exige que l'entreprise ferroviaire qui demande une licence ou les personnes responsables de la gestion n'aient pas fait l'objet d'une condamnation pénale grave, y compris dans le domaine commercial ou d'une procédure de faillite, ce que ne prévoit pas le projet, qui doit donc être complété sur ce point.

Article 32

La section de législation se demande si l'alinéa 3 ne doit pas constituer un article distinct, applicable aussi bien aux cas de suspension prévus à l'article 31 qu'à celui prévu à l'article 32, alinéa 2.

Il y a lieu d'assurer l'articulation de ces dispositions avec celles contenues à l'article 33, § 1^{er}, alinéa 2, du projet.

Article 33

Le paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, semble faire double emploi avec l'article 31, alinéa 1^{er}.

Article 41

Il convient de prévoir, comme le fait l'article 44, alinéa 6, que le ministre doit confirmer ou non la décision.

Article 44

La section de législation du Conseil d'Etat se demande s'il ne faut pas mentionner les règlements visés à l'article 4 et non ceux visés à l'article 5.

Article 48

Le document de référence du réseau ayant, au moins en partie, un caractère réglementaire, doit être soumis également à l'approbation du ministre.

CHAPITRE VIII. — Répartition des capacités de l'infrastructure

Le projet ne transpose pas l'article 20, paragraphe 3, de la Directive 2001/14/CE, précitée.

Article 53

Au paragraphe 2, troisième tiret, il convient de respecter plus fidèlement les termes de l'article 22, paragraphe 3, de la Directive 2001/14/CE, précitée.

Article 57

1. Au paragraphe 2, conformément à l'article 29, paragraphe 1^{er}, de la Directive 2001/14/CE, précitée, il convient de mentionner, outre la défaillance technique, l'accident.

L'auteur du projet veillera également à transposer la seconde phrase du paragraphe 1^{er} de l'article 29, de la Directive 2001/14/CE, précitée.

2. Au paragraphe 2, deuxième phrase, conformément à l'article 29, paragraphe 2, de la Directive 2001/14/CE, précitée, il convient de mentionner, outre la nécessité absolue, l'urgence.

Il y a lieu de préciser également qu'il s'agit du temps nécessaire à la remise en état des installations.

De steller van het ontwerp moet daarnaast ook artikel 7, lid 2, eerste alinea, van Richtlijn 91/440/EEG, zoals gewijzigd bij de genoemde Richtlijn 2001/12/EG, omzetten, krachtens hetwelk het onderzoek, bij een ongeval, verricht wordt door « instanties of ondernemingen die zelf geen vervoersdiensten per spoor verrichten en die onafhankelijk zijn van instanties of ondernemingen die zulke diensten wel verrichten ».

Artikel 28

Er is een tegenstrijdigheid tussen het eerste lid, dat slechts op bepaalde strafbare feiten slaat, en het derde lid, dat een verklaring op erewoord vereist die op heel wat meer strafbare feiten betrekking heeft.

Eerst moet een volledige opsomming worden gegeven van de voorwaarden inzake eerbaarheid, en pas daarna moeten de regels worden vastgesteld betreffende de stukken waaruit blijkt dat die voorwaarden vervuld zijn.

Daarenboven vereist artikel 6 van Richtlijn 95/18/EG, gewijzigd bij Richtlijn 2001/13/EG, dat de vergunningaanvragende spoorwagonderneming of de bestuurders ervan niet zijn veroordeeld wegens ernstige strafbare feiten, met inbegrip van handelsdelicten, of niet failliet zijn verklaard, wat niet bepaald is in het ontwerp, dat dus op dit punt dient te worden aangevuld.

Artikel 32

De afdeling wetgeving vraagt zich af of het derde lid geen afzonderlijk artikel moet vormen, dat zowel van toepassing is op de gevallen van schorsing waarvan sprake is in artikel 31, als op het geval van schorsing dat bepaald is in artikel 32, tweede lid.

Deze bepalingen dienen te worden afgestemd op die welke vervat zijn in artikel 33, paragraaf 1, tweede lid, van het ontwerp.

Artikel 33

Paragraaf 1, eerste lid, lijkt artikel 31, eerste lid, te overlappen.

Artikel 41

Er dient te worden bepaald, zoals in artikel 44, zesde lid, dat de minister de beslissing al dan niet bekrachtigt.

Artikel 44

De afdeling wetgeving van de Raad van State vraagt zich af of de regels waarvan sprake is in artikel 4, en niet de in artikel 5 bedoelde regelgeving, niet moet worden vermeld.

Artikel 48

Aangezien de netverklaring regelgevend is, althans gedeeltelijk, dient ze eveneens ter goedkeuring aan de minister te worden voorgelegd.

HOOFDSTUK VIII. — Capaciteitstoewijzing

Het ontwerp zet artikel 20, lid 3, van de voormelde Richtlijn 2001/14/EG niet om.

Artikel 53

In paragraaf 2, derde streepje, dienen de bewoordingen van artikel 22, lid 3, van de voornoemde Richtlijn 2001/14/EG getrouwer in acht te worden genomen.

Artikel 57

1. In paragraaf 2 dient, overeenkomstig artikel 29, lid 1, van de voormelde Richtlijn 2001/14/EG, benevens een technisch defect, eveneens gewag te worden gemaakt van een ongeval.

De steller van het ontwerp dient er eveneens op toe te zien dat de tweede zin van lid 1 van artikel 29 van de voornoemde Richtlijn 2001/14/EG omgezet wordt.

2. In de tweede zin van paragraaf 2 dient, overeenkomstig artikel 29, lid 2, van de voormelde Richtlijn 2001/14/EG, benevens het geval van absolute noodzaak, gewag te worden gemaakt van het geval van nood.

Er dient eveneens te worden gepreciseerd dat het gaat om de tijd die nodig is om het systeem te herstellen.

Article 60

1. Le paragraphe 3, premier tiret, transpose de manière lacunaire l'article 25 de la Directive 2001/14/CE.

2. Au paragraphe 3, premier tiret, il convient de préciser qui approuve le projet d'analyse de capacité.

3. Le paragraphe 3, deuxième tiret, reste en défaut de transposer l'article 26, paragraphes 2 et 3, de la Directive 2001/14/CE, précitée.

4. Au paragraphe 3, troisième tiret, il convient de prévoir, comme le fait l'article 27 de la Directive 2001/14/CE, précitée, que la règle ne s'applique pas lorsque la sous-utilisation est due à des raisons autres qu'économiques échappant au contrôle des opérateurs.

Articles 61 et suivants

En vertu de l'article 4, paragraphe 2, de la Directive 2001/14/CE, précitée, le gestionnaire du réseau ne peut fixer lui-même les redevances.

Il appartient au Roi d'en déterminer les règles de calcul plutôt que comme dans le texte en projet « les conditions générales de fixation ».

Article 63

1. A l'alinéa 5, il convient de transposer l'article 10, paragraphe 3, de la Directive 2001/14/CE.

2. Il y a lieu de transposer également le paragraphe 5 de l'article 9 de la Directive 2001/14/CE.

Article 64

La section de législation se demande ce qu'entend l'auteur du projet par les mots « le système ».

Il semble qu'il s'agit du système d'amélioration des performances mentionné à l'article 11, paragraphe 1^{er}, de la Directive 2001/14/CE dont le projet ne transpose, à tort, que la seconde phrase.

Article 65

Il convient de transposer également la dernière phrase de l'alinéa 1^{er} et l'alinéa 2 de l'article 12 de la Directive 2001/14/CE.

Article 66

Il convient de prévoir que le Roi fixe le montant des redevances.

Article 69

A l'alinéa 6, l'habilitation conférée au Roi est trop large. Les conditions de nomination et de révocation doivent être fixées dans le projet.

Article 70

En prévoyant que « le Comité de direction a le pouvoir d'accomplir tous les actes nécessaires ou utiles à l'exercice des compétences de l'Office ferroviaire », la disposition en projet n'est pas compatible avec l'article 8, alinéa 1^{er}, de la loi du 16 mars 1954 relative au contrôle de certains organismes d'intérêt public, qui confie les pouvoirs de gestion des organismes de la catégorie A au ministre lui-même, à la différence des organismes appartenant à la catégorie B.

La même observation vaut pour l'article 81 du projet.

Article 72

Comme la section de législation l'a fait observer sous les articles 61 et suivants du projet, les règles de calcul des redevances doivent être fixées par le Roi.

En conséquence, le cinquième tiret doit être revu.

Article 77

Cette disposition s'inspire manifestement de l'article 3, § 2, de la loi du 16 mars 1954, précitée. Il est renvoyé pour le surplus à l'observation formulée sous l'article 70 du projet.

La même observation vaut pour l'article 90 du projet.

Artikel 60

1. Paragraaf 3, eerste streepje, zet artikel 25 van Richtlijn 2001/14/EG onvolledig om.

2. In paragraaf 3, eerste streepje, dient te worden aangegeven wie het ontwerp van analyse van de capaciteit goedgekeurd.

3. In paragraaf 3, tweede streepje, wordt artikel 26, leden 2 en 3, van de voornoemde Richtlijn 2001/14/EG niet omgezet.

4. In paragraaf 3, derde streepje, dient te worden bepaald, zoals in artikel 27 van de voormelde Richtlijn 2001/14/EG, dat de regel niet van toepassing is wanneer de onderbezetting te wijten is aan niet-economische redenen buiten de wil van de exploitant.

Artikelen 61 en volgende

Krachtens artikel 4, lid 2, van de voornoemde Richtlijn 2001/14/EG, mag de infrastructuurbeheerder niet zelf de gebruiksrechten innen.

De Koning dient de regels voor de berekening ervan te bepalen, veeleer dan de « algemene voorwaarden voor de vaststelling van de rechten voor het gebruik », waarvan in het ontwerp sprake is.

Artikel 63

1. In het vijfde lid dient artikel 10, lid 3, van Richtlijn 2001/14/EG te worden omgezet.

2. Lid 5 van artikel 9 van Richtlijn 2001/14/EG dient eveneens te worden omgezet.

Artikel 64

Het is de afdeling wetgeving niet duidelijk wat de steller van het ontwerp bedoelt met de woorden « het systeem ».

Het gaat blijkbaar om de prestatieregeling waarvan sprake is in artikel 11, lid 1, van Richtlijn 2001/14/EG, waarvan het ontwerp, ten onrechte, alleen de tweede zin omzet.

Artikel 65

De laatste zin van de eerste alinea en de tweede alinea van artikel 12 van Richtlijn 2001/14/EG dient eveneens te worden omgezet.

Artikel 66

Er dient te worden bepaald dat de Koning het bedrag van de rechten bepaalt.

Artikel 69

De in het zesde lid aan de Koning verleende machtiging is te ruim. De voorwaarden voor benoeming en afzetting dienen in het ontwerp te worden vastgesteld.

Artikel 70

Doordat ze voorschrijft dat « het Directiecomité (...) gemachtigd (is) om al de noodzakelijke of nuttige handelingen te stellen voor de uitoefening van de bevoegdheden van de Spoordienst », is de ontwerp-bepaling niet bestaanbaar met artikel 8, eerste lid, van de wet van 16 maart 1954 betreffende de controle op sommige instellingen van openbaar nut, dat de beheersbevoegdheid van de instellingen van categorie A aan de minister zelf verleent, in tegenstelling tot de instellingen die ressorteren onder categorie B.

Dezelfde opmerking geldt voor artikel 81 van het ontwerp.

Artikel 72

De afdeling wetgeving heeft reeds onder de artikelen 61 en volgende van het ontwerp opgemerkt dat de regels voor de berekening van de rechten door de Koning moeten worden vastgesteld.

Bijgevolg behoort het vijfde streepje te worden herzien.

Artikel 77

Deze bepaling is duidelijk gebaseerd op artikel 3, paragraaf 2, van de voornoemde wet van 16 maart 1954. Daarenboven wordt verwezen naar de opmerking die gemaakt is onder artikel 70 van het ontwerp.

Dezelfde opmerking geldt voor artikel 90 van het ontwerp.

Article 80

A l'alinéa 8, l'habilitation conférée au Roi est trop large. Les conditions de nomination et de révocation doivent être fixées dans le projet.

Article 91

1. La différence entre les hypothèses prévues aux paragraphes 1^{er} et 2 n'apparaît pas clairement. Il semble que plusieurs cas visés au paragraphe 2 font double emploi avec certains cas visés au paragraphe 1^{er}.

2. A l'instar de ce qui est prévu au paragraphe 2, premier et deuxième tirets, in fine, il convient que le paragraphe 2, troisième à sixième tirets, détermine si les recours qui y sont prévus ont un caractère suspensif.

Article 94

L'habilitation donnée au Roi est excessive. C'est au projet lui-même de déterminer toutes les conditions de nomination.

Article 95

L'alinéa 4 est inutile et doit être omis.

Article 97

1. Le paragraphe 1^{er}, vise « la constatation des infractions aux prescriptions du présent arrêté et de ses arrêtés d'exécution ». L'attention de l'auteur du projet est attirée sur le fait que le non-respect des arrêtés d'exécution n'est nullement érigé en infraction.

2. Aux paragraphes 2, alinéa 2, et 3, le texte se réfère, d'une manière générale, aux principes applicables en matière de perquisition. A ce titre, ils sont inutiles.

3. Si l'intention de l'auteur du projet est de prévoir d'autres hypothèses de visites domiciliaires, il conviendrait, conformément à l'article 15 de la Constitution, d'indiquer dans quels cas celles-ci seront prévues et qu'elles seront assorties de l'autorisation préalable d'un juge, en précisant lequel.

4. Au paragraphe 2, alinéa 2, le membre de phrase « ou entreprendre toutes les actions nécessaires » ne peut être admis eu égard à la généralité excessive de sa formulation.

Article 102

Il convient que l'auteur du projet indique la date de l'arrêté royal qu'il entend modifier ainsi que son intitulé exact.

Il y a lieu également d'indiquer de manière claire et précise quelle modification doit être apportée à l'article 1^{er}.

Observation finale

Il convient de mentionner au préambule les arrêtés que le projet modifie ou abroge.

La chambre était composée de :

Mme M.-L. Willot-Thomas, président de chambre;

MM. P. Liénardy et P. Vandernoot, conseillers d'Etat;

Mme C. Gigot, greffier

Le rapport a été présenté par M. A. Lefebvre, auditeur. La note du Bureau de coordination a été rédigée et exposée par M. Y. Chauffoureaux, référendaire adjoint.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de M. P. Liénardy.

Le greffier,

C. Gigot.

Le président,

M.-L. Willot-Thomas.

Artikel 80

De machtiging die in het achtste lid aan de Koning wordt verleend is te ruim. De voorwaarden voor benoeming en afzetting moeten in het ontwerp worden vastgesteld.

Artikel 91

1. Het verschil tussen de gevallen waarin voorzien wordt in de paragrafen 1 en 2 is niet duidelijk. Het lijkt erop dat verschillende gevallen waarvan sprake is in paragraaf 2, een doublure vormen met bepaalde gevallen genoemd in paragraaf 1.

2. Naar het voorbeeld van hetgeen gesteld wordt in paragraaf 2, eerste en tweede streepje, in fine, behoort in paragraaf 2, derde tot zesde streepje, te worden bepaald of de beroepen waarin daar wordt voorzien schorsende kracht hebben.

Artikel 94

De machtiging die aan de Koning wordt verleend gaat te ver. Alle voorwaarden voor benoeming moeten door het ontwerp zelf worden vastgesteld.

Artikel 95

Het vierde lid heeft geen zin en moet worden weggelaten.

Artikel 97

1. In paragraaf 1 is er sprake van « de vaststelling van de inbreuken op de voorschriften van dit besluit en van zijn uitvoeringsbesluiten ». De aandacht van de steller van het ontwerp wordt gevestigd op het feit dat niet-naleving van de uitvoeringsbesluiten niet strafbaar gesteld wordt.

2. In paragrafen 2, tweede lid, en 3, verwijst de tekst op algemene wijze naar de beginselen die van toepassing zijn op huiszoekingen. Als zodanig zijn ze overbodig.

3. Als het de bedoeling van de steller van het ontwerp is om te voorzien in andere gevallen van binnendringen in een woning, behoort, overeenkomstig artikel 15 van de Grondwet, te worden aangegeven in welke gevallen daarin kan worden voorzien en dat deze gepaard gaan met een voorafgaande machtiging van een rechter. Bovendien moet worden bepaald over welke rechter het gaat.

4. In paragraaf 2, tweede lid, is het zinsdeel « of alle andere dienstige daden verrichten » ongeoorloofd, gelet op de buitenmatige algemeenheid van de formulering ervan.

Artikel 102

De steller van het ontwerp behoort de datum aan te geven van het koninklijk besluit dat hij wenst te wijzigen, alsook het juiste opschrift ervan.

Er dient tevens duidelijk en precies te worden aangegeven welke wijziging behoort te worden aangebracht aan artikel 1.

Slotopmerking

In de aanhef moeten de besluiten worden vermeld die door het ontwerp worden gewijzigd of opgeheven.

De kamer was samengesteld uit :

Mevr. M.-L. Willot-Thomas, kamervoorzitter;

De heren P. Liénardy en P. Vandernoot, staatsraden;

Mevr. C. Gigot, griffier.

Het verslag werd uitgebracht door de heer A. Lefebvre, auditeur. De nota van het Coördinatiebureau werd opgesteld en toegelicht door de heer Y. Chauffoureaux, adjunct-referendaris.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de heer P. Liénardy.

De griffier,

C. Gigot.

De voorzitter,

M.-L. Willot-Thomas.

12 MARS 2003. — Arrêté royal relatif aux conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire

ALBERT II, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu l'article 181 de la loi programme du 2 août 2002;

Vu l'arrêté royal du 5 février 1997 exécutant la Directive du Conseil des Communautés européennes (91/440/CEE) du 29 juillet 1991 relative au développement de chemins de fer communautaires;

Vu l'arrêté royal du 11 décembre 1998 relatif à la licence d'entreprises ferroviaires et à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire;

Vu les arrêtés ministériels des 23 mars 1999 et 20 avril 2000, fixant les modalités du rapport annuel relatif à la sécurité de l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation, les modalités de délivrance du certificat de sécurité et de son réexamen, relatif aux modalités de délivrance, de suspension, de retrait de la licence d'entreprises ferroviaires et à son réexamen, et fixant les modalités d'attribution des capacités d'infrastructures ferroviaires;

Vu l'avis de l'Inspecteur des Finances, donné le 12 juillet 2002;

Vu l'accord de notre Ministre du Budget, donné le 5 septembre 2002;

Vu l'association des Gouvernements des Régions à l'élaboration du présent arrêté;

Considérant que la transposition des Directives 2001/12/CE, 2001/13/CE, 2001/14/CE doit intervenir au plus tard le 15 mars 2003;

Considérant les importantes adaptations à réaliser dans la réglementation applicable au secteur ferroviaire, notamment celle ayant trait à la sécurité ferroviaire, aux répartitions de capacités et aux redevances, ainsi que dans les structures de la SNCB;

Considérant que la constitution des deux organes créés par le présent arrêté nécessite de procéder au recrutement de leur personnel dans les meilleurs délais;

Considérant que ce recrutement suppose la promulgation rapide du présent arrêté;

Considérant dès lors l'urgence;

Vu l'avis du Conseil d'Etat n° 34.341/4, donné le 14 novembre 2002, en application de l'article 84, alinéa 1^{er}, 2°, des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat;

Vu l'avis de la commission paritaire nationale de la Société nationale des Chemins de fer belges, donné le 10 décembre 2002;

Sur proposition de Notre Ministre de la Mobilité et des Transports et de l'avis de Nos Ministres qui en ont délibéré en Conseil,

Nous avons arrêté et arrêtons :

CHAPITRE 1^{er}. — Définitions

Article 1^{er}. § 1^{er}. Le présent arrêté transpose la Directive 2001/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001, modifiant la Directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires, la Directive 2001/13/CE du Parlement et du Conseil du 26 février 2001 modifiant la Directive 95/18/CE du Conseil 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 de l'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité.

§ 2. Pour l'application du présent arrêté, on entend par :

— « Ministre » : le ministre compétent pour le transport ferroviaire;

— « Administration » : l'administration qui est compétente pour le transport ferroviaire;

— « délégué du Ministre » : le directeur général de l'administration qui est compétente pour le transport ferroviaire;

— « gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire » : la division de la Société nationale des Chemins de fer belges, désignée par l'organe statutairement compétent, chargée de la gestion et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire, suivant une comptabilité séparée, conformément à l'article 161bis de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, inséré par l'article 6 de la loi du 22 mars 2002 portant modification de cette loi;

12 MAART 2003. — Koninklijk besluit betreffende de voorwaarden voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur

ALBERT II, Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

Gelet op artikel 181 van het programmawet van 2 augustus 2002;

Gelet op het koninklijk besluit van 5 februari 1997 tot uitvoering van de Richtlijn van de Raad van de Europese Gemeenschappen (91/440/EEG) van 29 juli 1991 betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap;

Gelet op het koninklijk besluit van 11 december 1998 betreffende de vergunning van spoorwegonderneming en het gebruik van spoorweginfrastructuurcapaciteit;

Gelet op de ministeriële besluiten van 23 maart 1999 en 20 april 2000, houdende de bepaling van de modaliteiten van het jaarlijks verslag met betrekking tot de veiligheid van de spoorweginfrastructuur en haar gebruik, betreffende de modaliteiten voor de afgifte, de schorsing, de intrekking van de vergunning voor spoorwegonderneming en betreffende het nieuw onderzoek ervan, en tot vaststelling van de modaliteiten voor de toewijzing van de spoorweginfrastructuurcapaciteit;

Gelet op het advies van de Inspecteur van Financiën, gegeven op 12 juli 2002;

Gelet op de akkoordbevinding van de Minister van Begroting van 5 september 2002;

Gelet op de omstandigheid dat de gewestregeringen bij het ontwerpen van dit besluit betrokken zijn;

Overwegende dat de omzetting van de Richtlijnen 2001/12/EG, 2001/13/EG, 2001/14/EG ten laatste moet plaatsvinden op 15 maart 2003;

Overwegende dat er aanzienlijke aanpassingen moeten gebeuren in de reglementering die van toepassing is op de spoorwegsector, meer bepaald die welke verband houden met de veiligheid van de spoorwegen, de toewijzing van de capaciteit en de heffing van rechten, alsook in de structuur van de NMBS;

Overwegende dat binnen de oprichting van de twee organismen die werden gecreëerd door dit besluit op zo kort mogelijke termijn moet kunnen worden overgegaan tot het aanwerven van personeel;

Overwegende dat, om deze aanwerving te kunnen starten, dit besluit spoedig moet worden goedgekeurd;

Overwegende dat er om die redenen sprake is van dringendheid;

Gelet op het advies van de Raad van State nr. 34.341/4, gegeven op 14 november 2002, bij toepassing van artikel 84, 1^o lid, 2^o, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State;

Gelet op het advies van het paritair comité van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, gegeven op 10 december 2002;

Op voordracht van Onze Minister van Mobiliteit en Vervoer en van het advies van Onze Ministers die erover hebben beraadslaagd in de Ministerraad,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

HOOFDSTUK I. — Bepalingen

Artikel 1. § 1. Dit besluit strekt tot omzetting van de Richtlijn 2001/12/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001, tot wijziging van de Richtlijn 91/440/EEG van de Raad betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap, de Richtlijn 2001/13/EG van het Parlement en de Raad van 26 februari 2001 tot wijziging van de Richtlijn 95/18/EG van de Raad 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.

§ 2 Voor de toepassing van dit besluit wordt verstaan onder :

— « Minister » : de minister die voor het spoorvervoer bevoegd is;

— « Bestuur » : het bestuur dat voor het spoorvervoer bevoegd is;

— « gemachtigde van de Minister » : de directeur-generaal van het bestuur dat voor het spoorvervoer bevoegd is;

— « beheerder van de spoorweginfrastructuur » : de afdeling van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, aangesteld door het orgaan dat volgens de statuten hiertoe bevoegd is, belast met het beheer en het onderhoud van de spoorweginfrastructuur en die een aparte boekhouding voert overeenkomstig artikel 161bis van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, ingevoegd bij artikel 6 van de wet van 22 maart 2002 houdende wijziging van deze wet;

— « entreprise ferroviaire » : toute entreprise à statut privé ou public dont l'activité principale est la fourniture de prestations de transport de marchandises ou de voyageurs par chemin de fer, la traction devant être obligatoirement assurée par cette entreprise; cette notion recouvre aussi les entreprises qui assurent uniquement la traction;

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

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

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

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

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

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

— « répartition » : l'affectation par l'Office ferroviaire de répartition et de tarification, des capacités de l'infrastructure ferroviaire;

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

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

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

— « Office ferroviaire de répartition et de tarification » : l'organe chargé notamment de la tarification et de la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire, ci-après « Office ferroviaire »;

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

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

— « licence » : l'autorisation 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;

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

— « spoorwegonderneming » : iedere privaatrechtelijke- of publiekrechtelijke onderneming waarvan de voornaamste activiteit bestaat in het verlenen van spoorwegvervoerdiensten voor goederen of voor reizigers, waarbij deze onderneming verplicht voor de tractie moet zorgen; hiertoe behoren ook de ondernemingen die uitsluitend tractie leveren;

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

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

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

— « net » : de gehele spoorweginfrastructuur die beheerd wordt door de infrastructuurbeheerder;

— « capaciteit van de spoorweginfrastructuur » : het vermogen om voor een bepaalde periode de voor een spoorweginfrastructuurelement gevraagde treinpaden te plannen;

— « treinpad » : de capaciteit van de spoorweginfrastructuur die nodig is om een trein in een bepaald tijdvak tussen twee plaatsen te laten rijden;

— « toewijzing » : de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteiten door de spoordienst belast met de toewijzing en de heffing van rechten;

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

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

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

— « spoordienst belast met de toewijzing en de heffing van rechten » : de dienst belast met de heffing van rechten en de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteiten, hierna « Spoordienst » genoemd;

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

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

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

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

— « accident grave » : tout accident ferroviaire causant un mort ou blessé grave au moins, ou d'importants dommages au matériel, à l'infrastructure ou l'environnement;

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

— « service de transport international de marchandises » : service de transports ferroviaires 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;

— « accord-cadre » : convention définissant les droits et obligations d'un candidat et de l'Office 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;

— « Institut des chemins de fer » : l'organisme de contrôle.

CHAPITRE II. — *Champ d'application*

Art. 2. Le présent arrêté ne s'applique pas :

— aux entreprises qui réalisent uniquement des activités de fret sur une infrastructure ferroviaire privée qui n'existe que pour les activités de fret du propriétaire de l'infrastructure;

— aux entreprises ferroviaires dont l'activité est limitée à la prestation de services sur des lignes désaffectées, non démantelées, mais utilisées à des fins touristiques.

Art. 3. Le présent arrêté règle l'ensemble des prescriptions relatives à la sécurité de l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation.

CHAPITRE III. — *Prescriptions de sécurité relatives à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation*

Section 1^{re}. — Fixation des normes techniques et règles afférentes à la sécurité de l'infrastructure ferroviaire et son utilisation

Art. 4. § 1^{er}. Le Roi arrête les normes techniques et règles afférentes à la sécurité de l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation.

A cet effet, il sollicite préalablement l'avis du gestionnaire de l'infrastructure et de l'Institut des Chemins de fer. Ces avis sont donnés dans un délai fixé par arrêté ministériel.

§ 2. En cas d'extrême urgence ou de danger affectant la sécurité de l'infrastructure ferroviaire ou son utilisation, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire peut prendre des mesures d'urgence qui dérogent aux règlements visés au paragraphe 1^{er}. Il en informe immédiatement et au plus tard le jour ouvrable suivant, l'Administration, l'Institut des chemins de fer et l'Office ferroviaire. Ces mesures sont applicables immédiatement. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire notifie ces mesures d'urgence immédiatement aux entreprises ferroviaires et regroupements internationaux concernés. Ces mesures sont valables au maximum pour une durée de trois mois.

Art. 5. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire veille, de manière équitable et non-discriminatoire, à l'application correcte des normes techniques et règles de sécurité afférentes à la sécurité de l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation, visés à l'article 4.

Art. 6. Les normes techniques et règles de sécurité afférentes à la sécurité de l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation arrêtés en exécution de l'article 4, § 1^{er}, sont publiés au *Moniteur belge*.

— « ernstig ongeval » : ieder spoorongeval waarbij een dode of minstens een zwaar gekwetste valt, of waarbij er belangrijke schade wordt veroorzaakt aan het materieel, de infrastructuur of het milieu;

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

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

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

— « Instituut van de spoorwegen » : de toezichhoudende instantie.

HOOFDSTUK II. — *Toepassingsgebied*

Art. 2. Dit besluit is niet van toepassing op :

— de ondernemingen die uitsluitend goederenvervoer verrichten op een particuliere spoorweginfrastructuur die enkel bestaat voor de goederenvervoeractiviteiten van de eigenaar van de infrastructuur;

— de spoorwegondernemingen waarvan de activiteit beperkt is tot het verlenen van diensten op buiten dienst gestelde maar niet ontmantelde lijnen die echter voor toeristische doeleinden worden gebruikt.

Art. 3. Dit besluit regelt het geheel van de voorschriften met betrekking tot de veiligheid van de spoorweginfrastructuur en van het gebruik ervan.

HOOFDSTUK III. — *Veiligheidsvoorschriften met betrekking tot de spoorweginfrastructuur en het gebruik ervan*

Afdeling I. — Vastlegging van de technische normen en regels betreffende de veiligheid van de spoorweginfrastructuur en het gebruik ervan

Art. 4. § 1. De Koning bepaalt de technische normen en de regels betreffende de veiligheid van de spoorweginfrastructuur en het gebruik ervan.

Daartoe vraagt hij vooraf het advies van de infrastructuurbeheerder en het Instituut van de Spoorwegen. Deze adviezen worden verstrekt binnen een termijn die bij ministerieel besluit wordt bepaald.

§ 2. In geval van uiterste hoogdringendheid of bij gevaar voor de veiligheid van de spoorweginfrastructuur of het gebruik ervan, kan de beheerder van de spoorweginfrastructuur dringende maatregelen treffen die afwijken van de regelgeving bedoeld in § 1. Hij brengt het Bestuur, het Instituut van de spoorwegen en de Spoordienst hiervan onmiddellijk, en uiterlijk op de volgende werkdag, op de hoogte. Deze maatregelen zijn onmiddellijk toepasselijk. De spoorweginfrastructuurbeheerder deelt deze spoedmaatregelen onmiddellijk mee aan de betrokken spoorwegondernemingen en internationale samenwerkingsverbanden. Deze maatregelen zijn ten hoogste drie maanden geldig.

Art. 5. De beheerder van de spoorweginfrastructuur waakt er op billijke en niet-discriminerende wijze over dat de technische normen en de veiligheidsregels met betrekking tot de veiligheid van de spoorweginfrastructuur en het gebruik ervan, bedoeld in artikel 4 correct wordt toegepast.

Art. 6. De technische normen en de veiligheidsregels met betrekking tot de veiligheid van de spoorweginfrastructuur en het gebruik ervan die wordt uitgevaardigd in uitvoering van artikel 4, § 1, wordt bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad*.

Un inventaire, publié au *Moniteur belge*, énumère les normes techniques et règles de sécurité visées à l'article 4, § 1^{er}.

Il est mis à jour au moins une fois par an. Ces normes techniques et règles de sécurité peuvent être consultées auprès de l'Administration.

L'inventaire, ainsi que les mises à jour de celui-ci, sont communiqués par l'Administration aux entreprises ferroviaires et aux regroupements internationaux qui en font la demande

Section II. — Application des normes techniques et règles afférentes à la sécurité de l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation

Art. 7. Chaque année avant le 31 mai, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire transmet un rapport de sécurité au Ministre et à son délégué, ainsi qu'à l'Institut des chemins de fer. Ce rapport porte sur l'exercice précédent. Le Roi détermine les modalités et le contenu de ce rapport.

Art. 8. L'Administration vérifie l'application des normes techniques et des règles de sécurité visées à l'article 4 et apprécie la situation générale de sécurité du réseau, notamment sur base du rapport de sécurité visé à l'article 7.

A tout moment, les agents de l'Administration peuvent procéder ou participer à des enquêtes en rapport avec la sécurité.

Art. 9. S'il l'estime nécessaire, le Ministre impose au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire de prendre des mesures complémentaires en rapport avec la sécurité du réseau.

Art. 10. Pour chaque accident d'exploitation ou affectant celle-ci, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire envoie dans le mois une copie de son rapport d'accident d'exploitation à l'Administration.

En cas d'accident grave, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire est tenu d'en informer immédiatement le Ministre, son délégué, et l'Institut des chemins de fer.

Après chaque accident grave, l'Institut des chemins de fer et les experts qu'il mandate effectuent une enquête dont ils adressent le rapport, contenant les mesures complémentaires éventuelles de sécurité qu'ils suggèrent, au Ministre et à son délégué et au gestionnaire de l'infrastructure.

Art. 11. En cas de perturbation de la circulation ferroviaire du fait d'une défaillance technique, d'un accident ou d'un incident grave, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire doit prendre toutes les dispositions nécessaires pour assurer le rétablissement de la situation normale.

A cette fin, il établit un plan d'intervention, approuvé par le Ministre, qui comporte une liste des diverses instances intervenantes à alerter en cas d'accident grave ou de perturbation sérieuse de la circulation.

Section III. — Autorisations

Art. 12. Sous réserve d'autres dispositions, les autorisations relatives aux installations des impétrants ainsi qu'à la construction d'ouvrages d'art au-dessus ou en-dessous du chemin de fer sont délivrées par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire. Il établit et tient à jour un inventaire desdits ouvrages d'art et installations, en particulier pour les établissements importants ou sensibles du réseau.

CHAPITRE IV. — *Des droits d'accès et de transit sur l'infrastructure ferroviaire*

Section F^e. — Du droit d'accès

Art. 13. Ont un droit d'accès sur l'infrastructure ferroviaire :

§ 1^{er}. La Société nationale des Chemins de fer belges pour l'exploitation de l'ensemble de ses activités de transports de voyageurs et de marchandises ainsi que pour l'entretien et la gestion de l'infrastructure.

§ 2. toute entreprise ferroviaire établie dans un Etat membre de l'Union européenne, pour l'exploitation de services de transport combiné internationaux de marchandises.

In het *Belgisch Staatsblad* wordt een inventaris bekendgemaakt van de in artikel 4, § 1, bedoelde technische normen en veiligheidsregels.

Hij wordt jaarlijks bijgewerkt. Deze technische normen en veiligheidsregels kunnen bij het Bestuur worden geraadpleegd.

De inventaris en de bijwerkingen ervan worden door het Bestuur meegedeeld aan de spoorwegondernemingen en aan de internationale samenwerkingsverbanden die erom vragen.

Afdeling II. — Toepassing van de technische normen en regels betreffende de veiligheid van de spoorweginfrastructuur en het gebruik ervan

Art. 7. Elk jaar bezorgt de beheerder van de spoorweginfrastructuur vóór 31 mei een veiligheidsverslag aan de Minister, aan zijn gemachtigde en aan het Instituut van de spoorwegen. Dit verslag heeft betrekking op het vorige dienstjaar. De Koning bepaalt de modaliteiten en de inhoud van dit verslag.

Art. 8. Het Bestuur verifieert de toepassing van de technische normen en veiligheidsregels bedoeld in artikel 4 en beoordeelt de algemene veiligheidstoestand van het net, inzonderheid op basis van het veiligheidsverslag bedoeld in artikel 7.

Op elk ogenblik kunnen personeelsleden van het Bestuur overgaan tot of deelnemen aan onderzoeken met betrekking tot de veiligheid.

Art. 9. Wanneer hij het nodig acht, geeft de minister aan de beheerder van de spoorweginfrastructuur de opdracht bijkomende maatregelen te treffen met betrekking tot de veiligheid van het net.

Art. 10. Voor elk ongeval bij de exploitatie of met gevolgen ervoor, stuurt de beheerder van de spoorweginfrastructuur binnen de maand een kopie van zijn exploitatieongevallenverslag naar het Bestuur.

Bij een ernstig ongeval dient de beheerder van de spoorweginfrastructuur onmiddellijk de Minister, zijn gemachtigde, en het Instituut van de Spoorwegen hierover in te lichten.

Na elk ernstig ongeval, voeren het Instituut van de Spoorwegen en de experts die het mandateert een onderzoek. Het rapport van dit onderzoek, met voorstellen in verband met eventuele bijkomende veiligheidsmaatregelen, wordt gericht aan de Minister en aan zijn gemachtigde en aan de infrastructuurbeheerder.

Art. 11. Bij storing van het spoorverkeer door een technisch defect, door een ongeval of door een ernstig voorval, moet de beheerder van de spoorweginfrastructuur alle nodige maatregelen treffen om de normale toestand te herstellen.

Daartoe stelt hij een door de minister goedgekeurd interventieplan op dat een lijst omvat met de verschillende tussenkomende instanties die bij ernstig ongeval of ernstige verstoring van het verkeer moeten worden gealarmeerd.

Afdeling III. — Vergunningen

Art. 12. Onder voorbehoud van andersluidende bepalingen, worden de vergunningen met betrekking tot de installaties van de verkrijgers en tot de bouw van kunstwerken boven en onder de spoorweg afgegeven door de beheerder van de spoorweginfrastructuur. Hij maakt een inventaris op van bedoelde kunstwerken en installaties, inzonderheid voor de belangrijke of gevoelige inrichtingen van het net, en houdt deze bij.

HOOFDSTUK IV. — *Toegangs- en doorvoerrechten op de spoorweginfrastructuur*

Afdeling I. — Het toegangsrecht

Art. 13. Hebben een recht van toegang tot de spoorweginfrastructuur :

§ 1. De Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen voor de exploitatie van al haar vervoeractiviteiten voor reizigers en goederen, alsook voor het onderhoud en het beheer van de infrastructuur.

§ 2. elke spoorwegonderneming die gevestigd is in een lidstaat van de Europese Unie voor de levering van diensten van internationaal gecombineerd goederenvervoer.

§ 3. tout regroupement international dont fait partie une entreprise ferroviaire établie en Belgique pour l'exploitation de services de transports internationaux de voyageurs et de marchandises.

§ 4. toute entreprise ferroviaire établie dans un Etat membre de l'Union européenne et qui exerce ce droit sur l'infrastructure ferroviaire visée à l'annexe I, et ce pour l'exploitation de services de transports internationaux de marchandises.

§ 5. toute entreprise ferroviaire établie dans un Etat membre de l'Union européenne, pour l'exploitation de services de transports internationaux de marchandises.

Section II. — Du droit de transit

Art. 14. Tout regroupement international possède un droit de transit sur l'infrastructure ferroviaire pour les prestations de services de transports internationaux de voyageurs et de marchandises, qu'il effectue entre les Etats membres de l'Union européenne dans chacun desquels est au moins établie une entreprise ferroviaire qui fait partie de ce regroupement.

Section III. — Des services à fournir aux entreprises ferroviaires

Art. 15. § 1^{er}. En complément aux prestations minimales visées à l'annexe II point 1, les entreprises ferroviaires et regroupements internationaux visés aux articles 13 et 14, ont accès par le réseau, notamment dans les terminaux et les ports qui desservent ou peuvent desservir plus d'un client final, aux services visés à l'annexe II point 2.

§ 2. Des restrictions sont permises à condition que d'autres solutions économiquement viables soient possibles aux conditions du marché.

Art. 16. Des services complémentaires, visés à l'annexe II point 3, peuvent être fournis par le gestionnaire d'infrastructure ferroviaire. Dans une telle hypothèse, ils doivent être fournis à l'égard de tout candidat qui en fait la demande.

Art. 17. Les entreprises ferroviaires peuvent demander au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire de fournir les services connexes visés à l'annexe II point 4. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire n'est pas tenu de fournir ces services.

Art. 18. Ces services sont fournis de manière non discriminatoire.

CHAPITRE V. — Licence ferroviaire

Section I^{re}. — Généralités

Art. 19. L'entreprise ferroviaire qui souhaite effectuer les services de transports ferroviaires visés aux articles 13 et 14 doit être en possession d'une licence appropriée aux types de services qu'elle offre et délivrée par l'autorité compétente d'un Etat membre de l'Union européenne.

La licence ne donne pas droit par elle-même à l'accès à l'infrastructure ferroviaire.

Toute décision du Ministre en matière de licence est notifiée immédiatement à l'Institut des chemins de fer et à la Commission européenne.

Section II. — Délivrance de la licence

Art. 20. L'entreprise ferroviaire ayant un siège d'exploitation en Belgique et qui ne dispose pas d'une licence visée à l'article 19, en adresse la demande au Ministre.

Art. 21. Le Roi fixe les modalités de délivrance, de suspension et de retrait de la licence.

Il en assure la publicité.

Art. 22. Le Ministre délivre la licence dans les 90 jours de la réception des documents attestant que toutes les conditions visées à l'article 24 sont remplies.

Il peut au préalable solliciter l'avis de tout expert en matière ferroviaire, dont il aura constaté qu'il n'est pas en conflit d'intérêt avec l'entreprise ferroviaire concernée.

Cet expert est, relativement aux informations qui lui sont communiquées, soumis au secret professionnel dont la violation est sanctionnée par l'article 458 du code pénal.

§ 3. elk internationaal samenwerkingsverband waarvan een in België gevestigde spoorwegonderneming deel uitmaakt voor het verlenen van internationale vervoerdiensten van reizigers en goederen.

§ 4. elke spoorwegonderneming die gevestigd is in een lidstaat van de Europese Unie en die dit recht uitoefent op de spoorweginfrastructuur, bedoeld in bijlage I, voor het verlenen van diensten van internationaal vervoer van goederen.

§ 5. elke spoorwegonderneming die gevestigd is in een lidstaat van de Europese Unie voor de levering van diensten van internationaal vervoer van goederen.

Afdeling II. — Recht van doorvoer

Art. 14. Elk internationaal samenwerkingsverband heeft een doorvoerrecht over de spoorweginfrastructuur voor de levering van diensten van internationaal vervoer van reizigers en goederen die het verricht tussen de lidstaten van de Europese Unie. In elke lidstaat moet minstens één spoorwegonderneming zijn gevestigd die deel uitmaakt van het samenwerkingsverband.

Afdeling III. — Diensten die aan de spoorwegondernemingen moeten geleverd worden

Art. 15. § 1. Ter aanvulling van de minimumprestaties bedoeld in bijlage II, punt 1, hebben de spoorwegondernemingen en de internationale samenwerkingsverbanden, bedoeld in de artikelen 13 en 14, via het net, met name in de terminals en de havens die één of meerdere eindklanten bedienen, toegang tot de diensten bedoeld in bijlage II, punt 2.

§ 2. Bepalingen zijn toegelaten op voorwaarde dat andere economisch leefbare oplossingen tegen marktvoorwaarden mogelijk zijn.

Art. 16. Aanvullende diensten, bedoeld in bijlage II, punt 3, kunnen door de beheerder van de spoorweginfrastructuur worden verleend. In dat geval moeten zij verleend worden aan elke kandidaat die er om vraagt.

Art. 17. De spoorwegondernemingen kunnen aan de beheerder van de spoorweginfrastructuur vragen de ondersteunende diensten te verlenen bedoeld in bijlage II, punt 4. De beheerder van de spoorweginfrastructuur is niet verplicht deze diensten te verlenen.

Art. 18. Deze diensten worden op niet-discriminerende wijze verleend.

HOOFDSTUK V. — Spoorvergunning

Afdeling I. — Algemeen

Art. 19. De spoorwegonderneming die de diensten van spoorvervoer, bedoeld in artikelen 13 en 14, wil uitvoeren, moet in het bezit zijn van een vergunning bestemd voor het type van de diensten dat zij aanbiedt en die afgegeven is door de bevoegde overheid van een lidstaat van de Europese Unie.

De vergunning op zich geeft geen toegang tot de spoorweginfrastructuur

Elke beslissing van de Minister inzake de vergunning wordt onmiddellijk meegedeeld aan het Instituut van de spoorwegen en de Europese Commissie.

Afdeling II. — Afgifte van de vergunning

Art. 20. De spoorwegonderneming die een exploitatiezetel in België heeft en die niet beschikt over een vergunning, bedoeld in artikel 19, dient een vergunningaanvraag in bij de Minister.

Art. 21. De Koning bepaalt de wijze waarop de vergunning wordt afgegeven, geschorst en ingetrokken.

Hij staat in voor de bekendmaking.

Art. 22. De Minister geeft de vergunning af binnen 90 dagen na ontvangst van de documenten die bewijzen dat aan alle voorwaarden, bedoeld in artikel 24, voldaan is.

Hij kan voorafgaandelijk het advies vragen van elke expert inzake spoorwegen van wie hij heeft vastgesteld dat diens belangen niet vermengd zijn met die van de betrokken spoorwegonderneming.

Met betrekking tot de gegevens die hem worden meegedeeld, is deze expert gebonden aan het beroepsgeheim waarvan de schending wordt bestraft door artikel 458 van het strafwetboek.

Art. 23. La licence est incessible et détermine les types de services pour lesquels elle est valable.

Section III. — Conditions de délivrance de la licence

Art. 24. Le demandeur d'une licence démontre au Ministre, qu'il peut à tout moment satisfaire aux conditions en matière de capacité financière, de capacité professionnelle, de couverture de sa responsabilité civile ainsi qu'en matière d'honorabilité, visées aux articles 25 à 28.

Art. 25. Le demandeur d'une licence prouve qu'il peut faire face à ses obligations financières réelles et potentielles, évaluées sur la base d'hypothèses réalistes pour une période de 12 mois à partir de la date prévue pour le début des activités ferroviaires faisant l'objet de la licence.

Les données à fournir par le demandeur pour satisfaire à cette condition sont celles prévues à l'annexe III.

L'exactitude de ces données est attestée par un réviseur d'entreprises, membre de l'Institut des réviseurs d'entreprises ou par tout organe équivalent reconnu par un autre Etat membre de l'Union européenne.

Art. 26. Le demandeur d'une licence satisfait aux conditions de capacité professionnelle lorsqu'il démontre, sur base de pièces justificatives probantes :

— qu'il a ou aura une organisation administrative et possède les connaissances ou l'expérience nécessaire pour exercer un contrôle opérationnel et une surveillance sûre et efficace des types de services déterminés dans la demande de la licence;

— que le personnel responsable de la sécurité, notamment les conducteurs, possède une qualification adaptée à son domaine d'activité;

— que le personnel, le matériel roulant et l'organisation de l'entreprise permettent d'effectuer des prestations de transport ferroviaire avec un haut niveau de sécurité.

Les documents à fournir au Ministre par le demandeur pour satisfaire à ces conditions sont ceux visés à l'annexe IV.

Art. 27. Le demandeur d'une licence prouve qu'il est suffisamment assuré ou qu'il a pris des dispositions équivalentes pour couvrir, en application des législations nationales et internationales, sa responsabilité civile en cas d'accidents, notamment en ce qui concerne les passagers, les bagages, les marchandises, le courrier, les tiers et le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire. Le Ministre fixe de manière non discriminatoire le montant minimal de la couverture requise de toute entreprise ferroviaire.

Art. 28. Il est satisfait à la condition d'honorabilité si l'entreprise ferroviaire, les personnes chargées de sa gestion journalière et les responsables de ses différents sièges d'exploitation n'ont pas fait l'objet d'une condamnation en Belgique, par une décision judiciaire coulée en force de chose jugée, pour une infraction visée au Livre II - Titre III, chapitres I^{er} à V et Titre IX, chapitres I^{er} et II du Code pénal ou pour des infractions graves ou répétées à des obligations découlant, du droit commercial, du droit social ou du droit du travail, y compris des obligations au titre de la législation en matière de protection du travail, ou à des obligations découlant de la réglementation douanière dans le cas d'une société désirant se livrer à des activités de transport transfrontalier de marchandises soumises à des procédures douanières ou pour des infractions graves dans le domaine de la législation spécifique applicable aux transports, ou à l'étranger pour une infraction de même nature et pour autant qu'ils n'aient pas fait l'objet d'une interdiction de commerce.

L'honorabilité est attestée pour l'entreprise et pour chaque personne visée à l'alinéa 1^{er}, par un certificat de bonne conduite, vie et mœurs, délivré par une administration publique et ne datant pas de plus de 3 mois au moment de la demande de licence ou par un document équivalent délivré par un autre Etat et par tout autre document délivré par une administration publique, indiquant l'absence de toute condamnation dans leur chef aux infractions visées à l'alinéa 1^{er} et qu'ils peuvent exercer le commerce.

Art. 23. De vergunning is onoverdraagbaar en beschrijft de types van diensten waarvoor ze geldig is.

Afdeling III. — Voorwaarden voor de afgifte van de vergunning

Art. 24. De vergunningaanvrager levert aan de Minister het bewijs dat hij op elk moment kan voldoen aan de voorwaarden inzake financiële draagkracht, beroepsbekwaamheid, dekking van de burgerlijke aansprakelijkheid en eerbaarheid, bedoeld in de artikelen 25 en 28.

Art. 25. De vergunningaanvrager bewijst dat hij aan zijn werkelijke en potentiële financiële verplichtingen, geëvalueerd op basis van realistische hypothesen, kan voldoen gedurende een periode van 12 maanden vanaf de dag waarop de spoorvervoerdiensten waarvoor de vergunning is aangevraagd, zullen starten.

De gegevens die de aanvrager moet verstrekken om aan deze voorwaarde te voldoen, zijn opgenomen in bijlage III.

De juistheid van deze gegevens wordt bekrachtigd door een bedrijfsrevisor, lid van het Instituut der Bedrijfsrevisoren, of door een evenwaardige instelling die erkend is door een andere lidstaat van de Europese Unie.

Art. 26. De vergunningaanvrager voldoet aan de voorwaarden inzake beroepsbekwaamheid wanneer hij op basis van afdoende bewijsstukken aantoot :

— dat hij een bestuurlijke organisatie heeft of zal hebben die beschikt over de nodige kennis of ervaring om de operationele controle en een veilig en doelmatig toezicht uit te oefenen over de types van diensten die beschreven zijn in de vergunningaanvraag;

— dat het voor de veiligheid verantwoordelijke personeel, inzonderheid de bestuurders, over een bekwaamheid beschikt in overeenstemming met zijn werkgebied;

— dat het personeel, het rollend materieel en de bedrijfsorganisatie de verwezenlijking van spoorvervoerpresetaties met een hoog veiligheidsniveau toelaten.

De documenten die de aanvrager aan de Minister moet bezorgen om aan deze voorwaarden te voldoen, zijn opgenomen in bijlage IV.

Art. 27. De vergunningaanvrager bewijst dat hij voldoende verzekerd is of dat hij gelijkwaardige schikkingen getroffen heeft om, bij toepassing van de nationale en internationale wetgeving, zijn burgerlijke aansprakelijkheid bij ongevallen te dekken, inzonderheid voor de reizigers, de bagage, de goederen, de post, derden en de spoorweginfrastructuurbeheerder. De Minister bepaalt op niet-discriminatoire wijze het minimumbedrag van de dekking die vereist is voor alle spoorwegonderneming.

Art. 28. Aan de voorwaarden inzake eerbaarheid is voldaan indien de spoorwegonderneming en de personen die belast zijn met haar dagelijks beheer en indien de verantwoordelijken voor haar verscheidene exploitatiezetsels niet het voorwerp hebben uitgemaakt van een veroordeling in België, door een in kracht van gewijsde getreden gerechtelijke beslissing, voor een inbreuk bedoeld in Boek II, Titel III, hoofdstukken I tot V, en Titel IX, hoofdstukken I en II van het Strafwetboek, of voor ernstige of herhaalde inbreuken tegen verplichtingen voortvloeiend uit het handelsrecht, sociaal recht of het arbeidsrecht, met inbegrip van de verplichtingen op grond van de wetgeving inzake arbeidsbescherming, of tegen verplichtingen voortvloeiend uit de douanereguleering ingeval het gaat om een vennootschap die activiteiten wenst te ontplooien in het domein van grensoverschrijdend vervoer van goederen onderworpen aan de douaneprocedures of voor ernstige inbreuken op het vlak van de bijzondere wetgeving inzake vervoer, of in het buitenland voor een soortgelijke inbreuk en voor zover ze niet het voorwerp hebben uitgemaakt van een handelsverbod.

De eerbaarheid van de onderneming en van elke persoon bedoeld in het eerste lid, wordt gestaafd door een getuigschrift van goed zedelijk gedrag, afgegeven door een openbare dienst en niet ouder dan 3 maanden op het ogenblik van de vergunningaanvraag of door een soortgelijk document, afgegeven door een andere staat en door ieder ander document afgeleverd door een openbaar bestuur waarin melding wordt gemaakt van de afwezigheid van iedere veroordeling voor inbreuken bedoeld in het eerste lid in hun hoofde en waarin eveneens melding wordt gemaakt van het feit dat zij handel mogen drijven.

Ces personnes doivent également joindre une déclaration sur l'honneur attestant qu'elles :

— n'ont pas fait l'objet d'une interdiction de commerce;

— n'ont pas fait l'objet d'une condamnation pénale en Belgique ou à l'étranger, par une décision judiciaire coulée en force de chose jugée, pour des infractions graves ou répétées à des obligations découlant du droit social ou du droit du travail, y compris des obligations au titre de la législation en matière de protection du travail, ni à des obligations découlant de la réglementation douanière dans le cas d'une société désirant se livrer à des activités de transport transfrontalier de marchandises, soumises à des procédures douanières;

— n'ont pas été condamnées pour des infractions graves dans le domaine de la législation spécifique applicable au transport.

Art. 29. Le Ministre qui, par une décision motivée, refuse la licence sollicitée, en informe l'Institut des chemins de fer dans les huit jours de sa notification au demandeur.

Section IV. — Validité de la licence - Retrait et suspension

Art. 30. § 1^{er} La licence est réexaminée tous les cinq ans par le Ministre.

Au plus tard trois mois avant cette échéance, le détenteur d'une licence soumet celle-ci au Ministre avec tous les documents nécessaires en vue d'un réexamen complet des conditions de délivrance visées à l'article 24.

A cette fin, il fournit à nouveau les données visées aux articles 25 à 28.

§ 2. Le Ministre peut vérifier à tout moment si les exigences visées aux articles 25 à 28 sont respectées par les entreprises ferroviaires titulaires d'une licence délivrée par le Ministre.

Art. 31. Le Ministre suspend ou retire la licence qu'il a délivrée quand le détenteur ne satisfait plus aux conditions visées à l'article 24.

Le Ministre peut suspendre la licence qu'il a délivrée :

— si le détenteur interrompt les services de transport pour lesquels il a reçu la licence pendant six mois consécutifs;

— si le détenteur n'a pas commencé ses activités six mois après la délivrance de la licence, à moins qu'il n'ait obtenu un délai plus long, tenant compte de la spécificité des services à fournir;

— lorsque le détenteur de la licence n'introduit pas sa demande conformément à l'article 32, alinéa 1^{er}.

Art. 32. En cas de modification affectant la situation juridique d'une entreprise ferroviaire, notamment en cas de fusion, d'absorption, de scission ou de prise de contrôle, le Ministre peut décider que la licence doit faire l'objet d'une nouvelle demande qui sera introduite par le détenteur de la licence dans un délai de trente jours calendrier après notification de la décision du Ministre.

L'entreprise ferroviaire en cause peut poursuivre ses activités, sauf si le Ministre le lui interdit et suspend la licence, par une décision motivée, pour des raisons de sécurité.

La décision de suspension est levée par le Ministre dès que le détenteur prouve qu'il satisfait aux conditions visées à l'article 24.

Art. 33. § 1^{er}. Si le détenteur d'une licence délivrée par le Ministre ne satisfait plus aux conditions de capacité financière visées à l'article 25, une licence temporaire peut lui être octroyée par le Ministre durant la réorganisation de l'entreprise ferroviaire, pour une période maximale de six mois et pour autant que la sécurité ne soit pas compromise. Pour obtenir cette licence temporaire, l'entreprise ferroviaire doit présenter un plan de réorganisation et de restructuration financière.

Deze personen moeten eveneens een verklaring op erewoord bijvoegen waarin zij getuigen dat zij :

— niet het voorwerp hebben uitgemaakt van een handelsverbod;

— niet het voorwerp hebben uitgemaakt van een strafrechtelijke veroordeling in België of in het buitenland wegens een in kracht van gewijsde getreden gerechtelijke beslissing wegens ernstige of herhaalde inbreuken op de sociale wetgeving of arbeidswetgeving, met inbegrip van de verplichtingen die voortvloeien uit de wetgeving op de arbeidsbescherming of op de verplichtingen die voortvloeien uit de douaneregelgeving in het geval van een vennootschap die activiteiten wenst te ontplooiën in het domein van grensoverschrijdend vervoer van goederen onderworpen aan de douaneprocedures;

— niet het voorwerp hebben uitgemaakt van een veroordeling voor ernstige inbreuken op de bijzondere vervoerwetgeving.

Art. 29. De Minister die bij gemotiveerde beslissing de aangevraagde vergunning weigert, deelt dit aan het Instituut van de spoorwegen mee binnen acht dagen na de kennisgeving ervan aan de aanvrager.

Afdeling IV. — Geldigheid van de vergunning - Intrekking en schorsing

Art. 30. § 1. De vergunning wordt om de vijf jaar door de Minister opnieuw onderzocht.

Ten laatste drie maanden voor deze vervalddag legt de houder de vergunning, samen met alle nodige rechtvaardigingsstukken, voor aan de Minister met het oog op een nieuw en volledig onderzoek van de toekenningvoorwaarden bedoeld in artikel 24.

Daartoe legt hij opnieuw de gegevens, bedoeld in de artikelen 25 tot 28, voor.

§ 2. De Minister kan op elk moment nagaan of de spoorwegmaatschappijen die houder zijn van een vergunning, afgeleverd door de minister, voldoen aan de eisen bedoeld in de artikelen 25 tot 28.

Art. 31. De Minister schorst de afgegeven vergunning of trekt deze in wanneer de houder niet meer voldoet aan de voorwaarden bedoeld in artikel 24.

De Minister kan de door hem afgegeven vergunning schorsen :

— indien de houder gedurende zes opeenvolgende maanden het vervoer waarvoor hij de vergunning ontving, onderbreekt;

— indien de houder deze werkzaamheden zes maanden na het ontvangen van de vergunning niet heeft aangevat, tenzij hij een langere termijn heeft verkregen wegens de bijzondere aard van de te leveren diensten;

— indien de houder van de vergunning zijn verzoek niet indient overeenkomstig artikel 32, eerste lid.

Art. 32. In geval van een wijziging van de rechtstoestand van een spoorwegonderneming, inzonderheid na een fusie, het opgaan in een ander bedrijf, een opsplitsing of een overname, kan de Minister beslissen dat de vergunning opnieuw het voorwerp van een aanvraag moet uitmaken. De nieuwe aanvraag moet worden ingediend door de houder van de vergunning binnen een termijn van dertig kalenderdagen vanaf de kennisgeving van de beslissing van de Minister.

De betrokken spoorwegonderneming mag haar activiteiten voortzetten, behalve indien de Minister dit verbiedt en de vergunning bij gemotiveerde beslissing om veiligheidsredenen schorst.

De beslissing tot schorsing wordt door de Minister ingetrokken zodra de houder bewijst dat hij voldoet aan de voorwaarden bedoeld in artikel 24.

Art. 33. § 1. Indien de houder van een door de Minister afgegeven vergunning niet meer voldoet aan de voorwaarden inzake financiële draagkracht bedoeld in artikel 25, kan de Minister hem een tijdelijke vergunning met een maximale duur van zes maanden toekennen voor de periode waarin de spoorwegonderneming wordt gereorganiseerd op voorwaarde dat de veiligheid niet in het gedrang komt. Om deze tijdelijke vergunning te verkrijgen, dient de spoorwegonderneming een reorganisatieplan en een financieel herstructureringsplan voor te leggen.

§ 2. Lorsqu'une procédure en concordat judiciaire ou en faillite est engagée à l'encontre d'une entreprise ferroviaire, le Ministre retire ou suspend la licence s'il n'est plus satisfait aux conditions de capacité financière visées à l'article 25.

En cas de décision judiciaire autorisant la poursuite de l'exploitation, le Ministre lève sa décision de suspension ou de retrait sauf, par une décision motivée, pour des raisons de sécurité.

Art. 34. Si le détenteur d'une licence délivrée par le Ministre envisage d'étendre ou de modifier ses activités de manière significative, il doit soumettre sa licence au Ministre en vue d'un réexamen.

Art. 35. Toute décision de suspension ou de retrait est motivée.

Art. 36. § 1^{er} Il est dû par le titulaire d'une licence d'entreprise ferroviaire, au titre de participation dans les frais d'administration, de contrôle et de surveillance, une redevance annuelle indexée.

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

§ 3. Cette redevance n'est pas sujette à remboursement en cas de suspension ou de retrait de la licence ou de cessation de l'exercice des activités couvertes par la licence.

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

CHAPITRE VI. — *Certificat de sécurité ferroviaire*

Section I^{re}. — Généralités

Art. 37. Pour pouvoir circuler sur l'infrastructure ferroviaire, l'entreprise ferroviaire ou le regroupement international concerné doit posséder, outre la licence visée à l'article 19, un certificat de sécurité ferroviaire.

Art. 38. Le certificat de sécurité ferroviaire est délivré par le Ministre sur avis technique du gestionnaire de l'infrastructure, rendu dans un délai fixé par arrêté ministériel.

Il est délivré pour un ou plusieurs types de services de transport déterminés et pour les itinéraires concernés.

Le Roi fixe les modalités de délivrance du certificat de sécurité et en assure la publicité.

Art. 39. Pour obtenir le certificat de sécurité, l'entreprise ferroviaire ou le regroupement international démontre, pour les types de services visés dans la licence, que les normes et règles visées à l'article 4 sont respectées, et que le matériel et le personnel sont aptes à utiliser l'infrastructure ferroviaire.

Section II. — Aptitude du matériel à utiliser l'infrastructure ferroviaire

Art. 40. Préalablement à toute circulation sur l'infrastructure ferroviaire, l'Administration s'assure, avec l'appui technique du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, de cette aptitude, du bon entretien de ce matériel et du fonctionnement correct des organes liés à la sécurité.

En cas de manquement, le Ministre peut, d'initiative ou sur proposition motivée du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, interdire la circulation du matériel.

Art. 41. Conformément aux dispositions de l'article 4, § 2, lorsque le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire constate que le matériel réellement utilisé met en péril la sécurité ferroviaire, il peut en interdire la circulation, à condition d'en référer immédiatement, et au plus tard le jour ouvrable suivant, au Ministre, ainsi qu'à l'Institut des chemins de fer.

Dès qu'il en a connaissance, le Ministre dispose d'un délai de trois jours pour confirmer cette interdiction. A défaut, l'interdiction est levée.

Art. 42. Le respect des dispositions prévues à l'article 40 ne décharge l'entreprise ferroviaire ni de sa responsabilité pour tout dommage que le matériel pourrait causer, ni du respect de toute autre obligation à caractère légal ou réglementaire.

§ 2. Wanneer een procedure van gerechtelijk akkoord of faillissement wordt ingesteld tegen een spoorwegonderneming, schorst of trekt de Minister de vergunning in als niet meer voldaan wordt aan de voorwaarden inzake financiële draagkracht bedoeld in artikel 25.

In geval van een gerechtelijke beslissing die het voortzetten van de exploitatie toelaat, heft de Minister zijn beslissing tot schorsing of intrekking op, behalve indien de Minister, bij gemotiveerde beslissing, oordeelt dat de schorsing of de intrekking dient gehandhaafd te worden om veiligheidsredenen.

Art. 34. Indien de houder van een door de Minister afgegeven vergunning zich voornemt zijn activiteiten op diepgaande wijze uit te breiden of te veranderen, dient hij zijn vergunning aan de Minister voor te leggen voor een nieuw onderzoek.

Art. 35. Iedere beslissing tot schorsing of intrekking wordt met redenen omkleed.

Art. 36. § 1. De houder van een vergunning van spoorwegonderneming dient als deelneming in de kosten voor administratie, controle en toezicht, een jaarlijkse, geïndexeerde heffing te storten.

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

§ 3. Deze bijdrage wordt niet teruggestort bij schorsing of intrekking van de vergunning of bij stopzetting van de activiteiten die door de vergunning gedekt worden.

§ 4. De Koning bepaalt het bedrag, de modaliteiten voor de betaling en het indexeringsmechanisme van de heffing.

HOOFDSTUK VI. — *Veiligheidsattest voor spoorvervoer*

Afdeling I. — Algemeen

Art. 37. Om gebruik te kunnen maken van de spoorweginfrastructuur, dient de spoorwegonderneming of het internationaal samenwerkingsverband, buiten de vergunning bedoeld in artikel 19, te beschikken over een veiligheidsattest voor spoorvervoer.

Art. 38. Het veiligheidsattest voor spoorvervoer wordt afgegeven door de Minister op grond van het technische advies van de beheerder van de spoorweginfrastructuur dat binnen een bij ministerieel besluit bepaalde termijn wordt verschaft.

Het wordt afgegeven voor één of meerdere types van vastgelegde vervoerdiensten en voor de betrokken trajecten.

De Koning bepaalt de modaliteiten voor de afgifte van het veiligheidsattest en maakt deze bekend.

Art. 39. Om het veiligheidsattest te verkrijgen, toont de spoorwegonderneming of het internationaal samenwerkingsverband aan dat voor de types van diensten bedoeld in de vergunning, de normen en regels, bedoeld in artikel 4, worden nageleefd en dat het materieel en het personeel geschikt zijn om de spoorweginfrastructuur te gebruiken.

Afdeling II. — Geschiktheid van het materieel om de spoorweginfrastructuur te gebruiken

Art. 40. Voorafgaandelijk aan elk gebruik van de spoorweginfrastructuur gaat het Bestuur na met de technische ondersteuning van de beheerder van de spoorweginfrastructuur of deze geschiktheid bestaat, of het materieel goed onderhouden is en of de inrichtingen verbonden met de veiligheid correct werken.

Bij tekortkomingen kan de Minister op eigen initiatief of op gemotiveerd verzoek van de beheerder van de spoorweginfrastructuur het verkeer van het materieel verbieden.

Art. 41. Conform de bepalingen van artikel 4, § 2, wanneer de beheerder van de spoorweginfrastructuur vaststelt dat het werkelijk gebruikt materieel de veiligheid van het spoorverkeer in gevaar brengt, kan hij het in verkeer brengen ervan verbieden op voorwaarde dat hij dit onmiddellijk, en uiterlijk op de volgende werkdag, aan de Minister en ook aan het Instituut van de spoorwegen mededeelt.

Na de kennisname, beschikt de Minister over een tijdspanne van drie dagen om dit verbod te bevestigen. Bij gebrek hieraan wordt het verbod opgeheven.

Art. 42. Het naleven van de bepalingen van artikel 40 stelt de spoorwegonderneming niet vrij van haar verantwoordelijkheid voor elke schade die het materieel zou kunnen aanrichten, noch stelt het haar vrij van het naleven van elke andere wettelijke of reglementaire verplichting.

Art. 43. Tous frais encourus par l'Administration ou le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire en vue de cette vérification sont à charge de l'entreprise ferroviaire ou du regroupement international. Ces frais sont calculés sur base des coûts réels encourus par les intervenants. Le Roi fixe les modalités de calcul de ces frais.

Section III. — Aptitude du personnel à utiliser l'infrastructure ferroviaire

Art. 44. Pour pouvoir être reconnu apte à circuler sur l'infrastructure ferroviaire, le personnel de l'entreprise ferroviaire assurant la conduite et l'accompagnement des trains sur l'infrastructure ferroviaire doit posséder l'aptitude physique et la formation requise pour pouvoir se conformer aux normes techniques et règles de sécurité visées à l'article 4 du présent arrêté.

Le Roi fixe les conditions nécessaires à la reconnaissance de l'aptitude physique et les conditions nécessaires à la reconnaissance de la formation requise.

Ces exigences sont vérifiées par l'Administration.

Conformément à l'article 4 et sur avis du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, le Ministre peut interdire au conducteur ou à l'accompagnateur qui ne satisfait pas à ces exigences, l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire.

Lorsque le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire constate que le conducteur ou l'accompagnateur, dans l'exercice de ses prestations, met en péril la sécurité ferroviaire, il peut leur interdire l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, à condition d'en référer immédiatement, et au plus tard le jour ouvrable suivant, au Ministre, ainsi qu'à l'Institut des chemins de fer.

Dès qu'il en a connaissance, le Ministre dispose d'un délai de trois jours pour confirmer cette interdiction. A défaut, l'interdiction est levée.

Tous frais encourus par l'Administration ou le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire en relation avec les exigences en matière de personnel sont à charge de l'entreprise ferroviaire ou du regroupement international. Ces frais sont calculés sur base des coûts réels encourus par les intervenants. Le Roi fixe les modalités de calcul de ces frais, ainsi que les modalités de leur contrôle.

Art. 45. Le personnel de toute entreprise ferroviaire ou de tout regroupement international opérant sur le réseau respecte les conditions relatives à la durée maximale d'une prestation et à un intervalle minimal entre deux prestations successives en vigueur sur celui-ci.

Ces dispositions font partie des normes techniques et règles de sécurité visées à l'article 4.

Art. 46. Le certificat de sécurité reste valable aussi longtemps que l'entreprise ferroviaire respecte les exigences du présent chapitre.

Le respect de ces exigences fait l'objet d'un réexamen tous les trois ans.

Art. 47. § 1^{er} Il est dû par le titulaire d'un certificat de sécurité, au titre de participation dans les frais d'administration, de contrôle et de surveillance, une redevance annuelle indexée.

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

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

CHAPITRE VII. — Document de référence du réseau

Art. 48. L'Office ferroviaire rédige, avec l'appui du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, un projet de document de référence du réseau.

L'Office ferroviaire soumet ce projet à l'approbation du Ministre après avoir préalablement sollicité l'avis du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et des entreprises ferroviaires qui en font la demande.

Art. 49. Le document de référence du réseau comporte les caractéristiques de l'infrastructure ferroviaire mise à disposition des entreprises ferroviaires. Il contient les conditions fixées par le Roi en application des articles 52 et 61, ainsi que les autres conditions et informations nécessaires pour accéder à cette infrastructure.

Art. 43. Alle kosten die het Bestuur of de beheerder van de spoorweginfrastructuur maakt voor deze verificatie, zijn ten laste van de spoorwegonderneming of van het internationale samenwerkingsverband. Deze kosten worden berekend op basis van de werkelijk gemaakte kosten door de tussenkommende partijen. De Koning bepaalt de modaliteiten voor de berekening van deze kosten.

Afdeling III. — Geschiktheid van het personeel voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur

Art. 44. Om geschikt te worden bevonden voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur moet het personeel van de spoorwegonderneming dat het besturen en begeleiden van de treinen op de spoorweginfrastructuur verzekert, beschikken over de fysieke geschiktheid en de vereiste vorming om de technische normen en veiligheidsregels bedoeld in artikel 4 van dit besluit na te leven.

De Koning bepaalt de voorwaarden waaraan moet voldaan zijn voor de erkenning van de fysieke geschiktheid en de vereiste vorming.

Deze eisen worden door het Bestuur geverifieerd.

Conform artikel 4 en op advies van de beheerder van de spoorweginfrastructuur, kan de Minister de bestuurder of de begeleider die niet aan deze eisen voldoet, verbieden gebruik te maken van de spoorweginfrastructuur.

Wanneer de beheerder van de spoorweginfrastructuur vaststelt dat de bestuurder of de begeleider bij het verrichten van zijn prestaties de veiligheid van het spoorverkeer in het gedrang brengt, kan hij deze het gebruik van de spoorweginfrastructuur verbieden op voorwaarde dat hij dit onmiddellijk, en uiterlijk op de volgende werkdag, aan de Minister en ook aan het Instituut meedeelt.

Na de kennisname, beschikt de Minister over een termijn van drie dagen om dit verbod te bekrachtigen. Indien dit niet gebeurt, wordt het verbod opgeheven.

Alle kosten die het Bestuur of de beheerder van de spoorweginfrastructuur maakt met betrekking tot de eisen inzake personeel, zijn ten laste van de spoorwegonderneming of het internationaal samenwerkingsverband. Deze kosten worden berekend op basis van de werkelijk gemaakte kosten door de tussenkommende partijen. De Koning bepaalt de modaliteiten voor de berekening van, en de controle op deze kosten.

Art. 45. Het personeel van elke spoorwegonderneming en elk internationaal samenwerkingsverband dat op het net rijdt, leeft de regels na met betrekking tot de maximumduur van een prestatie en de minimumpauze tussen twee opeenvolgende prestaties zoals deze op dit net van kracht zijn.

Deze bepalingen maken deel uit van de technische normen en veiligheidsregels bedoeld in artikel 4.

Art. 46. Het veiligheidsattest blijft geldig zolang de onderneming de eisen, gesteld in dit hoofdstuk, naleeft.

Het naleven van deze eisen wordt om de drie jaar opnieuw onderzocht.

Art. 47. § 1. De houder van een veiligheidsattest dient als deelneming in de kosten voor administratie, controle en toezicht een jaarlijkse, geïndexeerde heffing te storten.

§ 2. Deze heffing moet betaald worden vóór de afgifte van het veiligheidsattest en vervolgens vóór 1 januari van elk jaar.

§ 3. De Koning bepaalt het bedrag, de modaliteiten voor de betaling en het indexeringsmechanisme van de heffing.

HOOFDSTUK VII. — Netverklaring

Art. 48. De Spoordienst stelt, met de hulp van de beheerder van de spoorweginfrastructuur, een ontwerp van netverklaring op.

Na voorafgaandelijk het advies van de beheerder van de spoorweginfrastructuur en van de spoorwegondernemingen die hiertoe een verzoek hebben ingediend te hebben ingewonnen, legt de Spoordienst dit ontwerp ter goedkeuring voor aan de Minister.

Art. 49. De netverklaring omvat de kenmerken van de spoorweginfrastructuur die ter beschikking van de spoorwegondernemingen gesteld wordt. Zij bevat de voorwaarden die krachtens de artikelen 52 en 61 door de Koning worden bepaald, alsook de andere voorwaarden en nodige gegevens om toegang tot deze infrastructuur te krijgen.

Ces autres conditions et informations sont reprises, notamment, dans le règlement général de l'utilisateur de l'infrastructure ferroviaire (RGUIF) et font partie des normes techniques et règles de sécurité visées à l'article 4.

Le contenu du document de référence est déterminé par l'annexe V.

Art. 50. Le document de référence du réseau est publié au plus tard quatre mois avant la date limite fixée par l'Office ferroviaire pour l'introduction des demandes de capacité de l'infrastructure ferroviaire.

Il peut être obtenu auprès de l'Office ferroviaire moyennant le paiement d'une contribution fixée par lui. Cette contribution n'excède pas le coût de publication.

Art. 51. Le document de référence du réseau est publié sous forme de support papier et sous forme électronique.

CHAPITRE VIII. — Répartition des capacités de l'infrastructure

Section 1^{re}. — Principes de répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire

Art. 52. Le Roi fixe par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, les principes et procédures de répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire. Il peut solliciter, au préalable, l'avis de l'Office ferroviaire et du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.

Ceux-ci disposent d'un délai de quinze jours pour formuler leur avis.

Art. 53. § 1^{er}. Les capacités disponibles de l'infrastructure ferroviaire sont réparties de manière effective et optimale.

§ 2. Les capacités disponibles de l'infrastructure peuvent également être réparties par priorité, selon des critères déterminés par le Roi par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, en fonction :

- d'obligations de service public;
- du développement nécessaire de services de transports de marchandises et, en particulier, de services de transports internationaux de marchandises;
- de la saturation de l'infrastructure ferroviaire ou si des redevances d'utilisation de l'infrastructure pour rareté des capacités, visées à l'article 62, alinéa 3, n'ont pas été perçues ou n'ont pas donné des résultats satisfaisants;
- du caractère spécifique de certaines infrastructures désignées au document de référence du réseau, à utiliser pour des types déterminés de services ferroviaires lorsque des itinéraires de substitution existent. Cette désignation ne fait pas obstacle à l'utilisation de ces infrastructures ferroviaires pour d'autres types de services ferroviaires dès lors que des capacités sont disponibles et que le matériel roulant présente les caractéristiques techniques requises pour emprunter l'infrastructure ferroviaire en question.

Le Roi peut, au préalable, solliciter l'avis de l'Office ferroviaire et du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.

Art. 54. Les capacités disponibles de l'infrastructure ferroviaire affectées à un candidat ne peuvent être transférées à un autre candidat sous peine d'entraîner l'exclusion de l'attribution ultérieure des capacités. Le Roi fixe les modalités d'exclusion.

Art. 55. § 1^{er}. Le droit d'utiliser des capacités de l'infrastructure ferroviaire est accordé à un candidat pour une durée correspondant à une seule période de validité de l'horaire de service.

§ 2. Lorsque le droit d'utilisation des capacités de l'infrastructure est accordé pour une durée supérieure à une seule période de validité de l'horaire de service, les droits et obligations respectifs de l'Office ferroviaire et du candidat sont définis dans un accord-cadre.

Cet accord-cadre est en principe conclu pour cinq ans mais il peut l'être pour des périodes plus courtes en fonction des besoins commerciaux légitimes du candidat ou plus longues n'excédant pas dix ans en cas d'investissements importants à long terme.

Art. 56. § 1^{er}. Pour s'assurer du paiement des redevances, l'Office ferroviaire peut imposer aux candidats la fourniture d'une garantie financière. Celle-ci est proportionnelle à l'activité envisagée.

§ 2. Cette garantie est transparente et non discriminatoire. Elle est publiée dans le document de référence du réseau et la Commission européenne en est informée.

Deze andere voorwaarden en gegevens zijn inzonderheid opgenomen in het algemeen reglement voor de gebruiker van de spoorweginfrastructuur (ARGSI) en deel uitmaken van de technische normen en veiligheidsregels bedoeld in artikel 4.

De inhoud van de netverklaring is vastgelegd in bijlage V.

Art. 50. De netverklaring wordt bekendgemaakt uiterlijk vier maanden vóór de uiterste datum die de Spoordienst vastlegt voor het indienen van aanvragen voor spoorweginfrastructuurcapaciteit.

Zij kan worden verkregen bij de Spoordienst tegen betaling van een bijdrage die hij vaststelt. Deze bijdrage is niet hoger dan de kosten van de bekendmaking.

Art. 51. De netverklaring wordt bekendgemaakt in gedrukte versie en elektronische versie.

HOOFDSTUK VIII. — Capaciteitstoewijzing

Afdeling I. — Beginselen van de toewijzing van de spoorweginfrastructuurcapaciteit

Art. 52. Bij een in Ministerraad overlegd besluit bepaalt de Koning de beginselen en de procedures voor de toewijzing van de spoorweginfrastructuurcapaciteit. Hij kan vooraf het advies van de Spoordienst en van de beheerder van de spoorweginfrastructuur vragen.

Deze beschikken over een termijn van vijftien dagen om hun advies te formuleren.

Art. 53. § 1. De beschikbare spoorweginfrastructuurcapaciteit wordt op werkzame en optimale wijze toegewezen.

§ 2. De beschikbare spoorweginfrastructuurcapaciteit mag eveneens prioritair worden toegewezen volgens criteria vastgelegd door de Koning in een in Ministerraad overlegd besluit in functie van :

- verplichtingen van openbare dienstverlening;
- de noodzakelijke ontwikkelingen van diensten voor goederenvervoer en inzonderheid van de diensten voor internationaal vervoer van goederen;
- de overbelasting van de spoorweginfrastructuur of indien de heffingen voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur ingeval van capaciteitsschaarste, zoals bedoeld in artikel 62 derde lid, niet werden ontvangen of geen bevredigende resultaten gegeven hebben;
- de specifieke aard van bepaalde in de netverklaring aangeduide infrastructuur die moet worden gebruikt voor bepaalde types van spoordiensten wanneer er vervangingstrajecten bestaan. Deze aanwijzing vormt geen hinder voor het gebruik van deze spoorweginfrastructuur voor andere types van spoorvervoer indien capaciteit beschikbaar is en het rollend materieel de vereiste technische kenmerken heeft om bedoelde spoorweginfrastructuur te gebruiken.

De Koning kan vooraf het advies van de Spoordienst en van de beheerder van de spoorweginfrastructuur vragen.

Art. 54. De beschikbare spoorweginfrastructuurcapaciteit die aan een kandidaat is toegewezen, mag niet naar een andere kandidaat worden overgedragen op straffe van uitsluiting van een latere capaciteitstoewijzing. De Koning bepaalt de modaliteiten voor de uitsluiting.

Art. 55. § 1. Het recht om capaciteit van de spoorweginfrastructuur te gebruiken, wordt aan een kandidaat toegewezen voor een periode die overeenstemt met één enkele geldigheidsperiode van de dienstregeling.

§ 2. Wanneer het recht voor het gebruik van infrastructuurcapaciteit wordt toegekend voor een langere periode dan één enkele geldigheidsperiode van de dienstregeling, worden de respectieve rechten en plichten van de Spoordienst en van de kandidaat in een kaderovereenkomst vastgelegd.

Deze kaderovereenkomst wordt in beginsel voor vijf jaar afgesloten. Dit kan evenwel voor kortere periodes gebeuren op grond van de gegronde commerciële behoeften van de kandidaat of voor langere periodes van niet meer dan tien jaar bij belangrijke investeringen op lange termijn.

Art. 56. § 1. Teneinde de betaling van de heffingen zeker te stellen kan de Spoordienst de kandidaten het verschaffen van een financiële waarborg opleggen. Deze staat in verhouding tot de voorgenomen activiteit.

§ 2. Deze waarborg is doorzichtig en niet discriminerend. Hij wordt in de netverklaring bekendgemaakt en de Europese Commissie wordt erover ingelicht.

Art. 57. § 1^{er}. En cas de demandes d'entretien programmé de l'infrastructure ferroviaire, l'Office ferroviaire les introduit dans le processus de répartition des capacités de l'infrastructure en tenant compte de l'incidence des réservations déjà programmées.

§ 2. En cas de perturbation de la circulation des trains du fait d'une défaillance technique ou d'un accident, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire prend, en collaboration avec l'Office ferroviaire, toutes les dispositions nécessaires pour assurer le rétablissement de la situation normale. En cas d'urgence ou de nécessité absolue rendant l'infrastructure ferroviaire inutilisable, l'Office ferroviaire supprime sans préavis les sillons alloués pendant la période nécessaire à la remise en état des installations.

Section II. — Procédures de répartition

Art. 58. § 1^{er}. Les demandes de capacités de l'infrastructure ferroviaire sont adressées à l'Office ferroviaire lorsque le départ du service a lieu sur le territoire belge.

Les candidats et toute autre partie intéressée qui le souhaite, peuvent formuler des observations sur le projet d'horaire de service établi par le gestionnaire de l'infrastructure et approuvé par l'Office ferroviaire durant une période minimale d'un mois, en particulier sur l'incidence de celui-ci sur leur aptitude à fournir des services ferroviaires.

§ 2. Lorsque les demandes de capacités de l'infrastructure ferroviaire impliquent plusieurs réseaux, l'Office ferroviaire est habilité à agir pour le compte du candidat auprès des organes de répartition des autres Etats membres de l'Union européenne.

§ 3. Conformément à la procédure visée à l'article 15 de 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, l'Office ferroviaire coopère avec ces organes de répartition en vue d'organiser des sillons internationaux et d'assurer la répartition efficace des demandes de capacités de l'infrastructure visées au § 2.

Art. 59. § 1^{er}. L'Office ferroviaire s'efforce de satisfaire toutes les demandes de capacités de l'infrastructure ferroviaire en tenant compte du calendrier du processus de répartition visé à l'annexe VI du présent arrêté

§ 2. L'Office ferroviaire sollicite l'avis du gestionnaire de l'infrastructure lors de la procédure d'attribution de sillons selon les formes et les délais arrêtés par le Roi en vertu de l'article 53.

Art. 60. § 1^{er}. En cas de demandes concurrentes, l'Office ferroviaire met en place une procédure de coordination des demandes. Le Ministre en détermine les principes et modalités

§ 2. En cas de demandes ponctuelles de sillons, l'Office ferroviaire y répond dans un délai maximum de cinq jours ouvrables. L'Office ferroviaire informe les candidats des capacités non utilisées et disponibles que ceux-ci pourraient souhaiter utiliser.

§ 3. Lorsque l'infrastructure ferroviaire est ou risque d'être saturée, l'Office ferroviaire :

— sollicite du gestionnaire de l'infrastructure qu'il réalise en vue de son approbation par l'Office ferroviaire dans les six mois de la déclaration de saturation de l'infrastructure ferroviaire, un projet d'analyse des capacités, déterminant les restrictions des capacités de l'infrastructure et les raisons de cette saturation, qui empêchent que les demandes de capacités puissent être satisfaites de manière appropriée, et proposant des méthodes et des mesures permettant de satisfaire les demandes supplémentaires et qui pourraient être prises à court et moyen termes pour y remédier;

— sollicite du gestionnaire de l'infrastructure qu'il lui présente en vue de son approbation par l'Office ferroviaire dans les six mois de l'achèvement de l'analyse des capacités un projet de plan de renforcement des capacités, établi après consultation des utilisateurs de l'infrastructure saturée concernée, et indiquant les raisons de la saturation, l'évolution probable du trafic, les contraintes qui pèsent sur le développement de l'infrastructure, les solutions et leur coût, notamment si elles impliquent des modifications des redevances d'accès, envisageables pour réaliser le renforcement des capacités souhaitées et les actions qu'elles incluent sur la base d'une analyse coûts/avantages et comportant un calendrier de leur mise en oeuvre;

Art. 57. § 1. Bij aanvragen voor geprogrammeerd onderhoud van de spoorweginfrastructuur, neemt de Spoordienst deze op in de procedure voor de toewijzing van infrastructuurcapaciteit. Hij houdt hierbij rekening met de invloed van de reeds geprogrammeerde reserveringen.

§ 2. Bij verstoring van het treinverkeer door een technisch defect of door een ongeval neemt de beheerder van de spoorweginfrastructuur, in samenwerking met de Spoordienst, alle nodige maatregelen om de normale toestand te herstellen. Ingeval van hoogdringendheid of bij absolute noodzaak die de spoorweginfrastructuur onbruikbaar maakt, schrapt de Spoordienst zonder voorafgaande kennisgeving de toegekende treinpaden voor de periode vereist om de installatie terug in werking te stellen.

Afdeling II. — Toewijzingsprocedure

Art. 58. § 1. Wanneer de vertrekplaats van de dienst op Belgisch grondgebied gelegen is, worden de aanvragen om spoorweginfrastructuurcapaciteit gericht aan de Spoordienst.

Gedurende een periode van minimum één maand kunnen de kandidaten en iedere andere geïnteresseerde partij die dit wenst, opmerkingen formuleren omtrent het ontwerp van dienstregeling opgesteld door de infrastructuurbeheerder en goedgekeurd door de Spoordienst, en in het bijzonder omtrent de invloed ervan op hun geschiktheid om spoorwegvervoerdiensten te leveren.

§ 2. Wanneer de aanvragen voor capaciteit van de spoorweginfrastructuur betrekking hebben op meerdere netten, is de Spoordienst gemachtigd om namens de kandidaat op te treden bij de toewijzingsorganismen van de andere lidstaten van de Europese Unie.

§ 3. Overeenkomstig de procedure bedoeld in artikel 15 van Richtlijn 2001/14/EG inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheidscertificering, werkt de Spoordienst samen met deze toewijzingsorganismen met het oog op de organisatie van internationale treinpaden en op de doeltreffende toewijzing van de aanvragen voor infrastructuurcapaciteit, zoals bedoeld in § 2.

Art. 59. § 1. De Spoordienst spant zich in om alle aanvragen om capaciteit van de spoorweginfrastructuur te voldoen, rekening houdend met het tijdschema voor het toewijzingsproces bedoeld in bijlage VI van dit besluit.

§ 2. De Spoordienst vraagt het advies van de infrastructuurbeheerder tijdens de procedure voor de toekenning van treinpaden volgens de vormen en de termijnen bepaald door de Koning krachtens artikel 53.

Art. 60. § 1. Bij concurrerende aanvragen werkt de Spoordienst een coördinatieprocedure van de aanvragen uit. De Minister legt er de beginselen en modaliteiten van vast.

§ 2. Bij punctuele aanvragen om treinpaden antwoordt de Spoordienst hierop ten laatste binnen een termijn van vijf werkdagen. De Spoordienst informeert de kandidaten over de niet gebruikte en beschikbare capaciteit die zij zouden kunnen wensen te gebruiken.

§ 3. Wanneer de spoorweginfrastructuur overbelast is of overbelast dreigt te worden, gaat de Spoordienst over tot :

— het verzoeken van de infrastructuurbeheerder tot het opstellen, met het oog op het goedkeuren ervan door de Spoordienst binnen zes maanden na de verklaring van overbelaste infrastructuur, van een ontwerp van analyse van de capaciteit, waarin de beperkingen van de capaciteit van de infrastructuur wordt bepaald evenals de redenen van deze overbelasting, die verhinderen dat op gepaste wijze wordt voldaan aan de aanvragen van capaciteit en waarin methoden en maatregelen worden voorgesteld die toelaten om tegemoet te komen aan de bijkomende aanvragen en die zouden kunnen genomen worden op korte of middellange termijn om hieraan te verhelpen;

— het verzoeken van de infrastructuurbeheerder tot het voorleggen ter goedkeuring aan de Spoordienst, binnen zes maanden na het beëindigen van de analyse van de capaciteit, van een ontwerpplan voor de versterking van de capaciteiten; Dit ontwerpplan wordt opgesteld na raadpleging van de gebruikers van de overbelaste infrastructuur in kwestie en geeft de redenen van overbelasting aan, de vermoedelijke evolutie van het verkeer, de beperkingen die wegen op de ontwikkeling van de infrastructuur, de oplossingen en hun kostprijs, in het bijzonder indien deze oplossingen wijzigingen inhouden van heffingen tot toegang, hetgeen overwogen kan worden voor het realiseren van de versterking van de gewenste capaciteiten de acties die deze oplossingen inhouden op basis van een kosten/baten - analyse evenals een kalender voor het realiseren van deze oplossingen in de praktijk;

— 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 visé à l'annexe V, à moins que cette sous-utilisation ne résulte de raisons autres qu'économiques échappant au contrôle de l'entreprise ferroviaire concernée.

CHAPITRE IX. — *Redevances d'infrastructure*

Art. 61. Par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, le Roi définit, pour l'ensemble des services ferroviaires, les règles de calcul des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, qui sont perçues par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.

Le Roi peut, au préalable, solliciter l'avis du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.

Ces règles de calcul des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire sont mentionnées dans le document de référence du réseau.

Le système de tarification de l'infrastructure ferroviaire encourage les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, à réduire au minimum les défaillances et à améliorer les performances du réseau ferroviaire.

Art. 62. L'Office ferroviaire veille à ce que les redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire réellement facturées à chacune des entreprises ferroviaires en application des articles 61 à 66 soient conformes à la méthode, à la réglementation et aux barèmes définis dans le document de référence du réseau.

Sous réserve des dispositions de l'alinéa 3, les redevances perçues pour l'ensemble des prestations minimales et l'accès par le réseau aux infrastructures de services, sont égales au coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire.

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. Cette redevance ne peut être maintenue que pour autant que l'Office ferroviaire ait approuvé le plan de renforcement des capacités conformément à l'article 60, § 3, second tiret et veillé à sa mise en œuvre par le gestionnaire de l'infrastructure dans le calendrier retenu.

A défaut cette redevance au titre de la rareté des capacités d'une section de l'infrastructure ne peut continuer à être perçue, sous le contrôle de l'Institut, que si le plan de renforcement ne peut être mis en œuvre pour des raisons échappant au contrôle du gestionnaire de l'infrastructure ou lui imposant des options qui ne sont pas viables économiquement ou financièrement.

Afin d'éviter des variations disproportionnées, les redevances visées aux alinéas 2 et 3 peuvent être exprimées en moyennes calculées sur un éventail suffisant de services ferroviaires et de périodes. L'importance relative des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire est en rapport avec les coûts imputables aux différents services.

La redevance d'utilisation de l'infrastructure peut être modifiée pour tenir compte du coût des effets sur l'environnement de l'exploitation des trains. La tarification des coûts environnementaux entraînant une augmentation du montant global des recettes réalisées par le gestionnaire de l'infrastructure est autorisée si elle s'applique également, à un niveau comparable, aux modes de transport concurrents. En l'absence de tarification comparable des coûts environnementaux pour d'autres modes de transport concurrents, cette modification ne peut entraîner aucun changement du montant global des recettes réalisées par le gestionnaire de l'infrastructure.

Le présent article ne couvre pas la fourniture des services visés à l'annexe II, point 2. Sans préjudice de ce qui précède, il est tenu compte, lors de la fixation des prix des services visés à l'annexe II, point 2 de la situation de la concurrence dans les chemins de fer.

La redevance imposée pour un service visé à l'annexe II, points 3 et 4 est liée au coût de la prestation calculé d'après le degré d'utilisation réel s'il n'y a qu'un seul fournisseur.

Art. 63. Sous réserve de l'alinéa 2, des réductions peuvent être consenties sur les redevances à concurrence de l'économie réelle du coût administratif réalisé par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.

Pour déterminer le niveau de réduction, il ne peut être tenu compte des économies déjà intégrées dans la redevance perçue.

— het opleggen van het inleveren 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 voorzien in bijlage V, tenzij dit te lage gebruik het gevolg zou zijn van andere dan economische redenen en waarover de spoorwegonderneming in kwestie geen controle heeft.

HOOFDSTUK IX. — *Heffingen voor het gebruik van infrastructuur*

Art. 61. Bij een in Ministerraad overlegd besluit bepaalt de Koning voor het geheel van spoordiensten de regels voor de berekening van de heffingen voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur die door de beheerder van de spoorweginfrastructuur worden geïnd.

De Koning kan vooraf het advies van de beheerder van de spoorweginfrastructuur vragen.

Deze regels voor de berekening van de heffingen voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur worden in de netverklaring opgenomen.

Het tariefstelsel voor de spoorweginfrastructuur zet de spoorwegondernemingen en de beheerder van de spoorweginfrastructuur ertoe aan de storingen tot een minimum te beperken en de prestaties van het net te verbeteren.

Art. 62. De Spoordienst waakt erover dat de heffingen voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur die krachtens de artikelen 61 tot 66 werkelijk worden gefactureerd aan ieder van de spoorwegondernemingen, beantwoorden aan de methodologie, de voorschriften en de schalen vastgelegd in de netverklaring.

Onder voorbehoud van de bepalingen van het derde lid, zijn de heffingen die geïnd worden voor het geheel van minimale prestaties en de toegang via het net tot de dienstinfrastructuur gelijk aan de kosten die rechtstreeks voortvloeien uit de exploitatie van de spoordienst.

De heffingen voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur kunnen een heffing omvatten voor de capaciteitsschaarste van een welbepaald segment van de spoorweginfrastructuur tijdens periodes van overbelasting. Deze heffing kan slechts behouden worden, voor zover de Spoordienst het plan voor de versterking van de capaciteit heeft goedgekeurd, overeenkomstig artikel 60, § 3, tweede punt, en waakt over de realisatie ervan door de infrastructuurbeheerder binnen het vastgelegde tijdschema.

Bij gebreke hieraan kan de heffing voor capaciteitsschaarste van een welbepaald segment van de spoorweginfrastructuur, onder het toezicht van het Instituut, slechts geïnd blijven worden indien het plan voor versterking niet kan gerealiseerd worden om redenen die ontsnappen aan de controle van de infrastructuurbeheerder of indien hem opties worden opgelegd die economisch of financieel niet haalbaar zijn.

Om buitensporige schommelingen te voorkomen, mogen de heffingen, bedoeld in het tweede en derde lid, worden uitgedrukt als gemiddelde, berekend over een voldoende aantal spoordiensten en periodes. De relatieve omvang van de heffingen voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur staat in verhouding tot de kosten die aan de verschillende diensten moeten worden aangerekend.

De heffing voor het gebruik van de infrastructuur kan worden gewijzigd om rekening te houden met de kosten van de weerslag van de exploitatie van de treinen op het milieu. De tarifiering van de milieukosten die een verhoging met zich meebrengen van het algemene bedrag van de ontvangsten die worden gerealiseerd door de infrastructuurbeheerder, is toegelaten indien zij eveneens op een gelijkaardig niveau van toepassing is op concurrerende vervoerwijzen. Bij gebrek aan een vergelijkbare tarifiering van de milieukosten voor andere concurrerende vervoerwijzen, mag deze wijziging geen enkele wijziging met zich meebrengen van het algemene bedrag van de ontvangsten die worden gerealiseerd door de infrastructuurbeheerder.

Dit artikel is niet van toepassing op de levering van de in bijlage II, punt 2 genoemde diensten. Desondanks wordt bij de vaststelling van de prijzen voor het verlenen van de in bijlage II, punt 2, genoemde diensten, de concurrentiepositie van de spoorwegen in acht genomen.

De voor een dienst geheven heffing, bedoeld in bijlage II, punten 3 en 4, moeten gerelateerd zijn aan de kosten van de diensten, berekend op basis van het werkelijke gebruiksniveau indien er slechts een enkele leverancier is.

Art. 63. Onder voorbehoud van de bepalingen van het tweede lid, kunnen kortingen op de heffingen worden toegekend ten belope van de werkelijke besparing op de administratiekosten die door de beheerder van de spoorweginfrastructuur verwezenlijkt werd.

Om het niveau van de korting te bepalen, mag er geen rekening worden gehouden met de besparingen die reeds in de geïnde heffingen opgenomen zijn.

Des systèmes de réductions s'adressant à tous les utilisateurs de l'infrastructure ferroviaire peuvent être instaurés. Ces systèmes 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.

Les réductions ne peuvent porter que sur des redevances relatives à une section déterminée de l'infrastructure ferroviaire.

Des systèmes de réductions similaires doivent s'appliquer aux services similaires.

Le Roi peut instaurer, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, un système de compensation incluant des coûts environnementaux, des coûts liés aux accidents et des coûts d'infrastructure non couverts dans les modes de transports concurrents, lorsque l'absence de couverture de ces coûts peut être établie et dans la mesure où ils dépassent les coûts équivalents propres aux chemins de fer.

Ce système de compensation doit être non discriminatoire et instauré pour une durée limitée. La méthode qui est employée et les calculs qui sont effectués doivent être rendus publics.

Art. 64. Les règles de calcul des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire incluent un système d'amélioration des performances qui encourage les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure à réduire au minimum les défaillances et à améliorer les performances du réseau ferroviaire.

Il s'applique à l'ensemble du réseau et 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.

Art. 65. Il peut être perçu par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire un droit approprié au titre des capacités attribuées mais non utilisées. Ce droit encourage une utilisation efficace des capacités.

Art. 66. Le Roi, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, arrête les modalités selon lesquelles le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire perçoit les redevances qui reviennent à l'Office ferroviaire et à l'Institut et qui sont destinées à couvrir leurs frais de fonctionnement.

CHAPITRE X. — Office ferroviaire de répartition et de tarification

Section I^{re}. — Généralités

Art. 67. Il est créé un Office ferroviaire de répartition et de tarification, sous la forme d'un organisme d'intérêt public de catégorie A, ayant son siège dans l'arrondissement administratif de Bruxelles-capitale, soumis à la loi du 16 mars 1954 relative au contrôle de certains organismes d'intérêt public, dans la mesure où il n'y est pas dérogé par le présent arrêté.

Art. 68. L'Office ferroviaire est composé d'un Comité de direction et de membres du personnel.

Le Comité de direction établit un règlement d'ordre intérieur qui est soumis à l'approbation du Roi.

Section II. — Comité de direction

Art. 69. Le Comité de direction est composé d'un président et d'un maximum de trois membres nommés par arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres pour un terme renouvelable de six ans.

Les deux tiers au maximum des membres du Comité de direction sont de même sexe.

La parité linguistique entre membres d'expression française et membres d'expression néerlandaise est respectée.

Les membres du Comité de direction sont nommés en vertu de leurs compétences, de leur intégrité et de leur indépendance.

Il doit être satisfait à ces conditions pendant toute la durée du mandat.

Ils ne peuvent être révoqués que pour justes motifs.

Le Roi fixe par arrêté délibéré en Conseil des ministres, le statut administratif, pécuniaire et social ainsi que les incompatibilités et les obligations des membres du Comité de direction.

Art. 70. Par dérogation à l'article 8, alinéa 1^{er} de la loi du 16 mars 1954 précitée, le Comité de direction a le pouvoir d'accomplir tous les actes nécessaires ou utiles à l'exercice des compétences de l'Office ferroviaire.

Il représente l'Office ferroviaire à l'égard des tiers et en justice et peut contracter en son nom.

Er kunnen regelingen voor kortingen worden ingevoerd die voor alle gebruikers van de spoorweginfrastructuur gelden. Deze regelingen kennen, voor gespecificeerde verkeersstromen, tijdelijke kortingen toe om de ontwikkeling van nieuwe spoordiensten aan te moedigen of kortingen waarmee het gebruik van sterk onbenutte lijnen wordt gestimuleerd.

De kortingen mogen slechts betrekking hebben op heffingen met betrekking tot een welbepaald gedeelte van de spoorweginfrastructuur.

Gelijkaardige kortingssystemen dienen toegepast te worden op gelijkaardige diensten.

De Koning kan, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, een compensatiesysteem invoeren dat rekening houdt met de milieukosten, de kosten in verband met ongevallen en de infrastructuurkosten die niet worden gedekt in de concurrerende vervoerwijzen, wanneer de afwezigheid van dekking van deze kosten kan worden vastgesteld en voor zover zij de equivalente kosten eigen aan de spoorwegen overschrijden.

Dit compensatiesysteem moet niet-discriminerend zijn en voor een beperkte duur worden ingevoerd. De gebruikte methode en de uitgevoerde berekeningen moeten openbaar worden gemaakt.

Art. 64. De regels voor de berekening van de heffingen voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur bevatten een systeem ter verbetering van de prestaties dat de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder aanmoedigt om de tekortkomingen tot een minimum te herleiden en om de prestaties van het spoornet te verbeteren.

Dit systeem is van toepassing op het geheel van het net en kan boetes bevatten voor daden die aan de basis liggen van defecten aan het net, compensaties voor ondernemingen die van deze defecten het slachtoffer zijn en premies voor prestaties die de verwachtingen overtreffen.

Art. 65. De beheerder van de spoorweginfrastructuur kan een aangepast recht innen voor toegekende maar niet gebruikte capaciteit. Dit recht moedigt een doeltreffend gebruik van de capaciteiten aan.

Art. 66. Bij een in Ministerraad overlegd besluit bepaalt de Koning de modaliteiten volgens dewelke de beheerder van de spoorweginfrastructuur de heffingen int die de Spoordienst en het Instituut toekomen en die bestemd zijn om hun werkingskosten te dekken.

HOOFDSTUK X. — Spoordienst voor toewijzing en heffing van rechten

Afdeling I. — Algemeen

Art. 67. Er wordt een Spoordienst voor toewijzing en heffing van rechten opgericht, hierna Spoordienst genoemd, in de vorm van een instelling van openbaar nut van categorie A met zetel in het bestuurlijk arrondissement Brussel-Hoofdstad die onderworpen is aan de wet van 16 mei 1954 betreffende de controle op sommige instellingen van openbaar nut, voor zover dit besluit daar niet van afwijkt.

Art. 68. De Spoordienst bestaat uit een Directiecomité en personeelsleden.

Het Directiecomité stelt een huishoudelijk reglement op dat ter goedkeuring aan de Koning wordt voorgelegd.

Afdeling II. — Directiecomité

Art. 69. Het Directiecomité bestaat uit een voorzitter en maximum drie leden die bij een in Ministerraad overlegd koninklijk besluit benoemd zijn voor een verlengbare periode van zes jaar.

Ten hoogste twee derden van de leden van het Directiecomité zijn van hetzelfde geslacht.

De taalpariteit tussen de Nederlandstalige en Franstalige leden wordt nageleefd.

De leden van het Directiecomité worden benoemd op basis van hun bekwaamheden, hun integriteit en hun onafhankelijkheid.

Gedurende het gehele mandaat moet aan deze voorwaarden voldaan worden.

Zij kunnen slechts afgezet worden om gegronde redenen.

De Koning bepaalt bij een in Ministerraad overlegd besluit, het administratief, geldelijk en sociaal statuut alsook de onverenigbaarheden en verplichtingen van de leden van het Directiecomité.

Art. 70. In afwijking van artikel 8, eerste lid, van de bovenvermelde wet van 16 maart 1954, is het Directiecomité gemachtigd om alle noodzakelijke of nuttige handelingen te stellen voor de uitoefening van de bevoegdheden van de Spoordienst.

Het vertegenwoordigt de Spoordienst ten overstaan van derden en in rechtszaken. Het is gemachtigd zelf overeenkomsten af te sluiten.

Dans les conditions fixées par le Ministre, il peut déléguer certains de ses pouvoirs à un ou plusieurs de ses membres.

Il agit en Collège qui délibère selon les règles usuelles des assemblées délibérantes.

Il ne délibère valablement que si la moitié au moins de ses membres est présente.

Il statue à la majorité des membres présents. En cas de parité de voix, la voix du président ou, s'il est empêché, de son suppléant, est prépondérante.

Section III. — Les membres du personnel

Art. 71. Le Roi fixe le statut et le cadre du personnel de l'Office ferroviaire, sur proposition du ou des Ministres dont ils relèvent. L'accord du Ministre qui a le budget dans ses attributions est en outre requis pour la fixation du cadre et du statut pécuniaire.

Les agents statutaires de la Société nationale des Chemins de fer belges peuvent être transférés sur une base volontaire à l'Office ferroviaire selon des modalités fixées par un arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres. Leur transfert met fin d'office au lien juridique qui les unit à la Société nationale des Chemins de fer belges.

Ces transferts ne constituent pas de nouvelles nominations. Les agents concernés conservent notamment leur ancienneté administrative et pécuniaire, leur dernier signalement ou évaluation et leurs titre et grade, ou se voient conférer un titre et un grade équivalents.

La situation administrative et pécuniaire ainsi que le régime des pensions des agents issus de la Société nationale des Chemins de fer belges ne peuvent jamais être moins favorables que ceux qui auraient été les leurs s'ils étaient restés agents de la Société nationale des Chemins de fer belges.

Par situation pécuniaire, on entend tout ce qui a trait à la rémunération au sens large, notamment le traitement, le pécule de vacances, les allocations, les indemnités, les primes et les avantages sociaux de toute nature.

Section IV. — Compétences

Art. 72. L'Office ferroviaire exerce de manière autonome les missions suivantes :

- rédiger le projet de document de référence du réseau avec l'appui du gestionnaire d'infrastructure ferroviaire;
- déterminer le montant des redevances applicables pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et de veiller à ce que le système de tarification soit fondé sur les mêmes principes sur l'ensemble de l'infrastructure ferroviaire;
- appliquer le système de tarification de manière non discriminatoire;
- répartir les capacités d'infrastructure et coordonner les demandes de réservation de capacités;
- de manière générale, vérifier la conformité des fixations des redevances et des procédures de répartition, en exécution des articles 52 et 61 du présent arrêté.

Section V. — Frais de fonctionnement

Art. 73. Les frais de fonctionnement de l'Office ferroviaire sont couverts par des redevances perçues par le gestionnaire d'infrastructure en application de l'arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres prévu à l'article 66.

L'Office ferroviaire est assimilé à l'Etat pour l'application des lois et règlements relatifs aux impôts, taxes, droits et redevances de l'Etat, des Provinces, des communes et des agglomérations de communes.

Section VI. — Dispositions diverses

Art. 74. Les membres du Comité de direction et du personnel de l'Office ferroviaire sont soumis au secret professionnel et ne peuvent communiquer à des tiers des informations confidentielles dont ils ont eu connaissance dans le cadre de l'exercice de leurs fonctions, hormis les exceptions prévues par la loi.

Art. 75. Sans préjudice du recours prévu à l'article 91, l'Office ferroviaire met en place un système de règlement de litiges lorsqu'en présence de demandes concurrentes de capacité d'infrastructure, la demande de capacité d'infrastructure d'un candidat ne peut être satisfaite par la voie de la coordination.

Onder de door de Minister vastgestelde voorwaarden kan het bepaalde van zijn bevoegdheden aan één of meerdere van zijn leden overdragen.

Het treedt op als College dat beslist volgens de gebruikelijke regels van overlegorganen.

Het beraadslaagt enkel geldig als ten minste de helft van zijn leden aanwezig is.

Het beslist bij meerderheid van stemmen van de aanwezige leden. Bij gelijkheid van stemmen, is de stem van de voorzitter, of bij zijn afwezigheid die van zijn plaatsvervanger, doorslaggevend.

Afdeling III. — De personeelsleden

Art. 71. Op voorstel van de Minister of Ministers onder wie zij ressorteren, bepaalt de Koning het statuut en de formatie van het personeel van de Spoordienst. Bovendien is het akkoord van de Minister bevoegd voor Begroting vereist voor de bepaling van de formatie en het geldelijke statuut.

De statutaire personeelsleden van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen kunnen op vrijwillige basis worden overgeheveld naar de Spoordienst volgens de modaliteiten die bij een koninklijk besluit, overlegd in Ministerraad worden vastgelegd. Hun overheveling maakt ambtshalve een einde aan hun juridische band met de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen.

Deze overhevelingen vormen geen nieuwe benoemingen. De betrokken personeelsleden behouden inzonderheid hun administratieve en geldelijke anciënniteit, hun laatste signalement of evaluatie en hun titels en graad, of krijgen een gelijkwaardige titel en graad toegekend.

De administratieve en geldelijke toestand alsook het pensioenstelsel van de personeelsleden, afkomstig van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, kunnen nooit minder gunstig zijn dan de toestand die zij zouden gekend hebben indien zij personeelslid van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen zouden gebleven zijn.

Onder geldelijke toestand verstaat men al wat in de ruime zin betrekking heeft op de bezoldiging, inzonderheid de wedde, het vakantiegeld, de toelagen, de vergoedingen, de premies en de sociale voordelen van allerhande aard.

Afdeling IV. — Bevoegdheden

Art. 72. De Spoordienst oefent op autonome wijze volgende opdrachten uit :

- het opstellen van het ontwerp van netverklaring met de steun van de beheerder van de spoorweginfrastructuur;
- het vastleggen van het bedrag van de heffingen voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur en erover waken dat de regeling voor de heffing voor het geheel van de spoorweginfrastructuur op dezelfde principes steunt;
- de regeling voor de heffing toepassen op niet-discriminatoire wijze;
- de infrastructuurcapaciteiten toewijzen en de aanvragen voor toewijzing van capaciteit coördineren;
- op algemene wijze de conformiteit nagaan voor de vastlegging van de rechten en van de toewijzingsprocedures, in uitvoering van de artikelen 52 en 61 van huidig besluit.

Afdeling V. — Werkingskosten

Art. 73. De werkingskosten van de Spoordienst worden gedekt door de heffingen die worden geïnd door de infrastructuurbeheerder krachtens het in Ministerraad overlegd besluit waarin artikel 66 voorziet.

De Spoordienst wordt met de Staat gelijkgeschakeld voor de toepassing van de wetten en regelgevingen met betrekking tot de belastingen, taken, rechten en heffingen van de Staat, de Provinces, de gemeenten en de agglomeraties van gemeenten.

Afdeling VI. — Allerhande bepalingen

Art. 74. De leden van het Directiecomité en het personeel van de Spoordienst zijn gehouden door het beroepsgeheim en mogen geen vertrouwelijke informatie waarvan zij kennis hebben in het raam van de uitoefening van hun ambt aan derden meedelen, met uitsluiting van de bij wet vastgelegde uitzonderingen.

Art. 75. Onverminderd de beroepsprocedure, vastgelegd in artikel 91, voert de Spoordienst een systeem in voor de regeling van geschillen wanneer er bij concurrerende aanvragen om infrastructuurcapaciteit de aanvraag van een kandidaat niet kan worden ingewilligd bij toepassing van de coördinatie.

L'Office ferroviaire est tenu de rendre sa décision dans les dix jours ouvrables de l'introduction de la demande.

Art. 76. § 1^{er}. L'Office ferroviaire soumet chaque année au Ministre un rapport annuel sur l'exécution de ses missions.

Ce rapport est mis à la disposition du public.

§ 2. L'Office ferroviaire élabore un plan de gestion annuel dans lequel il détaille la planification de ses activités, ses objectifs ainsi que les moyens qu'il compte mettre en œuvre pour les atteindre.

Le rapport mentionné au § 1 indique la manière dont l'Office ferroviaire a rempli les objectifs formulés dans ce plan.

Art. 77. Par dérogation à l'article 3 de la loi du 16 mars 1954 précitée :

§ 1^{er}. Le projet de budget de l'Office ferroviaire est élaboré par le comité de direction et est approuvé par le Ministre du Budget.

Le budget est communiqué à la Chambre des Représentants.

§ 2. Les comptes de l'Office ferroviaire sont élaborés par le comité de direction et approuvés par les Ministres du Budget et des Finances.

§ 3. Le Roi arrête les modalités du contrôle financier et budgétaire de l'Office ferroviaire.

CHAPITRE XI. — *Institut des chemins de fer*

Section I^{re}. — Généralités

Art. 78. Il est créé un Institut des chemins de fer, ci-après l'Institut, sous la forme d'un organisme d'intérêt public de catégorie A ayant son siège dans l'arrondissement administratif de Bruxelles-capitale, soumis aux dispositions de la loi du 16 mars 1954 relative au contrôle de certains organismes d'intérêt public, dans la mesure où il n'y est pas dérogé par le présent arrêté.

Il ne peut exercer aucune activité commerciale.

Art. 79. L'Institut est composé d'un Comité de contrôle et d'un Comité consultatif.

Le Comité de contrôle et le Comité consultatif établissent, chacun en ce qui le concerne, dans le mois qui suit leur installation un règlement d'ordre intérieur qui est soumis à l'approbation du Roi.

Section II. — Comité de contrôle

Art. 80. Le Comité de contrôle est composé d'un directeur, d'un directeur adjoint et d'un nombre d'experts fixé par arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres.

Le directeur adjoint est d'un rôle linguistique différent de celui du directeur.

Ils sont nommés par arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres pour un terme renouvelable de six ans.

Les deux tiers au maximum des membres du Comité de contrôle sont de même sexe.

La parité linguistique entre membres d'expression française et membres d'expression néerlandaise est respectée.

Les membres du Comité de contrôle sont nommés en vertu de leurs compétences, de leur intégrité et de leur indépendance.

Il doit être satisfait à ces conditions pendant toute la durée du mandat.

Ils ne peuvent être révoqués que pour justes motifs.

Le Roi fixe par arrêté délibéré en Conseil des ministres, le statut administratif, pécuniaire et social ainsi que les incompatibilités et les obligations des membres du Comité de contrôle qui leur échoient.

Art. 81. Par dérogation à l'article 8, alinéa 1^{er}, de la loi du 16 mars 1954 précitée, le Comité de contrôle assure la gestion de l'Institut et a le pouvoir d'accomplir les actes nécessaires ou utiles à l'exécution de ses missions.

Le directeur assure la gestion journalière telle que définie par le Comité de contrôle. Il peut déléguer certains de ses pouvoirs de gestion journalière à un ou plusieurs des membres du Comité de contrôle.

Le Comité de contrôle agit en Collège qui délibère selon les règles usuelles des assemblées délibérantes.

Il ne délibère valablement que si la majorité de ses membres au moins est présente.

De Spoordienst moet zijn beslissing nemen binnen tien werkdagen na het indienen van de aanvraag.

Art. 76. § 1. De Spoordienst legt jaarlijks aan de Minister een verslag voor over de uitvoering van zijn opdrachten.

Dit verslag wordt aan het publiek ter beschikking gesteld.

§ 2. De Spoordienst stelt jaarlijks een beheersplan op waarin de planning van zijn activiteiten, zijn doelstellingen en de middelen die hij van plan is in te zetten om die te behalen, worden uiteengezet.

In het in het eerste lid vermelde verslag wordt de manier aangegeven waarop de Spoordienst de doelstellingen heeft behaald die in dit plan werden vermeld.

Art. 77. In afwijking van artikel 3 van de bovenvermelde wet van 16 maart 1954 :

§ 1. Het begrotingsontwerp van de Spoordienst wordt door het Directiecomité opgemaakt en wordt goedgekeurd door de Minister van Begroting.

De begroting wordt aan de Kamer van Volksvertegenwoordigers meegedeeld.

§ 2. De rekeningen van de Spoordienst worden door het Directiecomité opgemaakt en door de Minister van Begroting en de Minister van Financiën goedgekeurd.

§ 3. De Koning bepaalt de modaliteiten van de financiële en budgettaire controle van de Spoordienst.

HOOFDSTUK XI. — *Instituut van de Spoorwegen*

Afdeling I. — Algemeen

Art. 78. Er wordt een Instituut van de Spoorwegen opgericht, hierna het Instituut genaamd, in de vorm van een instelling van openbaar nut van categorie A met zetel in het administratief arrondissement Brussel-Hoofdstad dat is onderworpen aan de wet van 16 maart 1954 betreffende de controle op sommige instellingen van openbaar nut, voor zover dit besluit daar niet van afwijkt.

Het mag geen enkele commerciële activiteit uitoefenen.

Art. 79. Het Instituut bestaat uit een Controlecomité en een Raadgevend Comité.

Het Controlecomité en het Raadgevend Comité stellen binnen een maand na hun installatie, elk wat hem betreft, een huishoudelijk reglement op dat ter goedkeuring aan de Koning wordt voorgelegd.

Afdeling II. — Controlecomité

Art. 80. Het Controlecomité bestaat uit een directeur, een adjunct-directeur en een aantal experts dat wordt bepaald bij een in Ministeraad overlegd koninklijk besluit.

De adjunct-directeur behoort tot een andere taalrol dan de directeur.

Zij worden benoemd bij een in Ministerraad overlegd koninklijk besluit voor een vernieuwbare termijn van zes jaar.

Ten hoogste twee derden van de leden van het Controlecomité zijn van hetzelfde geslacht.

De taalpariteit tussen de Nederlandstalige en de Franstalige leden wordt nageleefd.

De leden van het Controlecomité worden benoemd op basis van hun bekwaamheden, hun integriteit en hun onafhankelijkheid.

Gedurende het gehele mandaat moet er aan deze voorwaarden voldaan worden.

Zij kunnen slechts worden afgezet om gegronde redenen.

De Koning bepaalt bij een in Ministerraad overlegd besluit, het administratief, geldelijk en sociaal statuut en ook de onvernegbaarheden en verplichtingen van de leden van het Controlecomité.

Art. 81. In afwijking van artikel 8, eerste lid, van de bovenvermelde wet van 16 maart 1954, staat het Controlecomité in voor het beheer van het Instituut en is het gemachtigd om de nodige of nuttige handelingen te stellen voor de uitvoering van zijn opdrachten.

De directeur neemt het dagelijks beheer waar zoals vastgesteld door het Controlecomité. Hij kan sommige van zijn bevoegdheden inzake het dagelijks beheer delegeren aan een of meerdere leden van het Controlecomité.

Het Controlecomité treedt op als college dat beslist volgens de gebruikelijke regels van overlegorganen.

Het kan slechts op geldige wijze beraadslagen als minstens de helft van zijn leden aanwezig is.

Dans les limites de leurs attributions, les membres du Comité de contrôle ne reçoivent d'instruction de personne.

Il statue à la majorité des membres présents. En cas de parité de voix, la voix du président ou s'il est empêché, de son suppléant, est prépondérante.

Art. 82. Le Comité de contrôle est investi d'une mission de conseil auprès des autorités publiques en ce qui concerne l'organisation et le fonctionnement du marché ferroviaire d'une part, et d'une mission générale de surveillance et de contrôle de l'application des lois et règlements y relatifs, d'autre part.

A cet effet, le Comité de contrôle exerce de manière autonome les missions suivantes :

§ 1^{er}. Missions d'avis :

— à la demande du Ministre, il effectue des recherches et des études relatives au fonctionnement du marché ferroviaire et formule des avis motivés;

— délivre à la demande du Ministre des informations sur l'établissement des règles de délivrance de la licence, de délivrance du certificat de sécurité, de détermination de la tarification, de répartition des capacités d'infrastructure et de la fixation des règles de sécurité;

— 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.

§ 2. Missions de contrôle :

— contrôle la conformité au présent arrêté du document de référence du réseau;

— veille en particulier à ce que les redevances soient conformes aux dispositions du présent arrêté et appliquées de manière non discriminatoire;

— autorise sous son contrôle les négociations entre les candidats et l'Office ferroviaire quant au niveau des redevances d'utilisation de l'infrastructure;

— établit et présente au Conseil de la concurrence un rapport d'instruction dans toute affaire dont celui-ci est saisi;

— saisit sans délai le Conseil de la concurrence des infractions aux règles de la concurrence, au présent arrêté ou aux arrêtés et règlements pris en exécution de celui-ci.

Section III. — Comité consultatif

Art. 83. Le Comité consultatif est, notamment, composé de représentants du gouvernement fédéral, des organisations représentatives des travailleurs siégeant au Conseil national du travail, des employeurs, des classes moyennes et des associations environnementales, du gestionnaire d'infrastructure, des usagers et des entreprises ferroviaires.

Le Roi fixe la composition, les conditions de délibération et de fonctionnement du Comité consultatif.

Art. 84. Le Comité consultatif a pour mission de formuler un avis au Comité de contrôle ou au Ministre, d'initiative ou à la demande sur toute question qui lui est soumise.

Section IV. — Personnel de l'Institut

Art. 85. Le Roi fixe le statut et le cadre du personnel de l'Institut sur proposition du ou des Ministres dont il relève. L'accord du Ministre qui a le budget dans ses attributions est en outre requis pour la fixation du cadre et du statut pécuniaire.

Les agents statutaires de la Société nationale des Chemins de fer belges peuvent être transférés sur une base volontaire à l'Institut selon des modalités fixées par un arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres. Leur transfert met fin d'office au lien juridique qui les unit à la Société nationale des Chemins de fer belges.

Ces transferts ne constituent pas de nouvelles nominations. Les agents concernés conservent notamment leur ancienneté administrative et pécuniaire, leur dernier signalement ou évaluation et leurs titre et grade, ou se voient conférer un titre et un grade équivalents.

La situation administrative et pécuniaire ainsi que le régime des pensions des agents issus de la SNCB ne peuvent jamais être moins favorables que celles qui auraient été les leurs s'ils étaient restés agents de la Société nationale des Chemins de fer belges.

Binnen de perken van hun bevoegdheden ontvangen de leden van het Controlecomité van niemand instructies.

Het beslist bij meerderheid van stemmen van de aanwezige leden. Bij gelijkheid van stemmen is de stem van de voorzitter of, bij zijn afwezigheid, die van zijn plaatsvervanger doorslaggevend.

Art. 82. Het Controlecomité wordt belast met een raadgevende opdracht ten overstaan van openbare autoriteiten wat betreft de organisatie en de werking van de spoorwegmarkt enerzijds en met een algemene toezicht- en controleopdracht inzake de toepassing van de desbetreffende wetten en reglementen anderzijds.

Daarom wordt het Controlecomité ermee belast autonoom de volgende opdrachten uit te voeren :

§ 1. Adviesopdrachten :

— voert op verzoek van de Minister onderzoeken en studies uit betreffende de werking van de spoorwegmarkt en formuleert met redenen omklede adviezen;

— verschaft op verzoek van de Minister informatie over het opstellen van de regels voor de uitreiking van de vergunning, de uitreiking van het veiligheidscertificaat, de bepaling van de heffing, de toewijzing van de infrastructuurcapaciteit en de bepaling van de veiligheidsregels;

— werkt samen met de controleorganismen van de andere lidstaten van de Europese Unie om de beslissingsprincipes in de hele Unie te coördineren.

§ 2. Controleopdrachten :

— controleert de overeenstemming met dit besluit van de netverklaring;

— waakt er in het bijzonder over dat de heffingen overeenstemmen met de bepalingen van dit besluit en op niet-discriminatoire wijze worden toegepast;

— laat onder zijn controle onderhandelingen toe tussen de kandidaten en de Spoordienst inzake de hoogte van de heffingen voor het gebruik van de infrastructuur;

— stelt voor elke zaak die bij de Mededingingsraad aanhangig wordt gemaakt een onderzoeksverslag op en stelt dit voor aan de Mededingingsraad;

— wendt zich onverwijld tot de Mededingingsraad voor overtredingen tegen de mededingingsregels, tegen dit besluit of tegen besluiten en reglementen die worden genomen in uitvoering van dit besluit.

Afdeling III. — Raadgevend Comité

Art. 83. Het Raadgevend Comité is inzonderheid samengesteld uit vertegenwoordigers van de federale regering, van de representatieve werknemersorganisaties die in de Nationale Arbeidsraad zetelen, van de werkgevers, van de middenstand en van de milieuverenigingen, van de beheerder van de spoorweginfrastructuur, van de gebruikers en van de spoorwegondernemingen.

De Koning legt de samenstelling en de procedure voor de besluitvorming en de werking van het Raadgevend Comité vast.

Art. 84. Het Raadgevend Comité heeft als opdracht het, op eigen initiatief of op verzoek, formuleren van een advies voor het Controlecomité of de Minister betreffende elke kwestie die het krijgt voorgelegd.

Afdeling IV. — Personeel van het Instituut

Art. 85. Op voorstel van de Minister of Ministers onder wie zij ressorteren, bepaalt de Koning het statuut en de formatie van het personeel van het Instituut. Bovendien is het akkoord van de Minister bevoegd voor Begroting vereist voor de bepaling van de formatie en het geldelijke statuut.

De statutaire personeelsleden van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen kunnen op vrijwillige basis worden overgeheveld naar het Instituut volgens de modaliteiten die bij een in Ministerraad overlegd koninklijk besluit worden vastgelegd. Hun overheveling maakt ambtshalve een einde aan hun juridische band met de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen.

Deze overhevelingen vormen geen nieuwe benoemingen. De betrokken personeelsleden behouden inzonderheid hun administratieve en geldelijke anciënniteit, hun laatste signalement of evaluatie en hun titels en graad, of krijgen een gelijkwaardige titel en graad toegekend.

De administratieve en geldelijke toestand alsook het pensioenstelsel van de personeelsleden afkomstig van de NMBS kunnen nooit minder gunstig zijn dan de toestand die zij zouden gekend hebben indien zij personeelslid van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen zouden gebleven zijn.

Par situation pécuniaire, on entend tout ce qui a trait à la rémunération au sens large, notamment le traitement, le pécule de vacances, les allocations, les indemnités, les primes et les avantages sociaux de toute nature.

Art. 86. Les membres du personnel de l'Institut assistent les membres du Comité de contrôle.

Ils préparent les rapports et projets d'avis.

Ils agissent à la demande du Comité de contrôle et sous son contrôle.

Section V. — Frais de fonctionnement

Art. 87. Les frais de fonctionnement de l'Institut sont couverts par des redevances perçues par le gestionnaire d'infrastructure en application de l'arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres prévu à l'article 66.

En outre, les ressources de l'Institut comprennent :

— les legs et donations en sa faveur;

— les revenus occasionnels;

— toute autre recette légale et réglementaire liée à son action et les indemnités pour prestations;

L'Institut est assimilé à l'Etat pour l'application des lois et règlements relatifs aux impôts, taxes, droits et redevances de l'Etat, des Provinces, des communes et des agglomérations de communes.

Section VI. — Dispositions diverses

Art. 88. Les membres du Comité de contrôle et du personnel de l'Institut sont soumis au secret professionnel et ne peuvent communiquer à des tiers des informations confidentielles dont ils ont eu connaissance dans le cadre de l'exercice de leurs fonctions, hormis les exceptions prévues par la loi.

Art. 89. § 1^{er} L'Institut soumet chaque année au Ministre un rapport annuel sur l'exécution de ses missions et l'évolution du marché ferroviaire.

Ce rapport est mis à la disposition du public.

§ 2. L'Institut élabore un plan de gestion annuel dans lequel il détaille la planification de ses activités, ses objectifs ainsi que les moyens qu'il compte mettre en œuvre pour les atteindre.

Le rapport mentionné au § 1 indique la manière avec laquelle l'Institut a rempli les objectifs formulés dans ce plan.

Art. 90. Par dérogation à l'article 3 de la loi du 16 mars 1954 précitée :

§ 1^{er}. Le projet de budget de l'Institut est élaboré par le Comité de contrôle et est approuvé par le Ministre du Budget.

Le budget est communiqué à la Chambre des Représentants.

§ 2. Les comptes de l'Institut sont élaborés par le Comité de contrôle et approuvés par les Ministres du Budget et des Finances.

§ 3. Le Roi arrête les modalités du contrôle financier et budgétaire de l'Institut.

CHAPITRE XII. — Saisine du Conseil de la concurrence

Art. 91. § 1^{er} Un candidat ou une entreprise ferroviaire peut saisir le Conseil de la concurrence s'il estime être victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination résultant notamment de décisions prises par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, l'Office ferroviaire ou par le Ministre, ne portant pas sur ses droits et obligations contractuels.

§ 2. Le Conseil de la concurrence statue par voie de décision :

— sur la plainte d'une entreprise ferroviaire ou d'un candidat dont la licence a été refusée, suspendue ou retirée ou dont la licence temporaire a été refusée. Le recours n'est pas suspensif de la décision du Ministre;

— sur la plainte d'une entreprise ferroviaire ou d'un candidat dont le certificat de sécurité a été refusé, suspendu ou retiré par le Ministre. Le recours n'est pas suspensif de la décision du Ministre;

Onder geldelijke toestand verstaat men al wat betrekking heeft op de bezoldiging in ruime zin, inzonderheid de wedde, het vakantiegeld, de toelagen, de vergoedingen, de premies en de sociale voordelen van allerhande aard.

Art. 86. De personeelsleden van het Instituut staan de leden van het Controlecomité bij.

Zij bereiden de verslagen en de ontwerpen van advies voor.

Zij handelen op verzoek en onder het toezicht van het Controlecomité.

Afdeling V. — Werkingskosten

Art. 87. De werkingskosten van het Instituut worden gedekt door de heffingen die worden geïnd door de infrastructuurbeheerder krachtens het in Ministerraad overlegd besluit waarin artikel 66 voorziet.

De financiële bronnen van het Instituut omvatten bovendien :

— legaten en giften te zijnen voordeel;

— occasionele inkomsten;

— elk ander wettelijk en reglementair inkomen, verbonden met zijn optreden en de vergoedingen voor prestaties;

Het Instituut wordt met de Staat gelijkgeschakeld voor de toepassing van de wetten en regelgeving voor wat betreft de belastingen, taksen, rechten en heffingen van de Staat, van de Provinces, van de gemeenten en van de agglomeraties van gemeenten

Afdeling VI. — Allerhande bepalingen

Art. 88. De leden van het Controlecomité en van het personeel van het Instituut zijn onderworpen aan het beroepsgeheim en mogen geen vertrouwelijke informatie, waarvan zij in het raam van de uitoefening van hun ambt kennis hebben, aan derden meedelen behoudens de uitzonderingen waarin de wet voorziet.

Art. 89. § 1. Het Instituut legt ieder jaar aan de Minister een jaarverslag voor over de uitvoering van zijn opdrachten en de evolutie van de spoorwegmarkt.

Dit verslag wordt aan het publiek ter beschikking gesteld.

§ 2. Het Instituut stelt jaarlijks een beheersplan op waarin de planning van zijn activiteiten, zijn doelstellingen en de middelen die het van plan is in te zetten om die te behalen, worden uiteengezet.

In het in lid 1 vermelde verslag wordt de manier aangegeven waarop het Instituut de doelstellingen heeft behaald die in dit plan werden vermeld.

Art. 90. In afwijking van artikel 3 van bovenvermelde wet van 16 maart 1954 :

§ 1. Het begrotingsontwerp van het Instituut wordt door het Controlecomité opgemaakt en goedgekeurd door de Minister van Begroting.

De begroting wordt aan de Kamer van Volksvertegenwoordigers meegedeeld.

§ 2. De rekeningen van het Instituut worden jaarlijks door het Controlecomité opgemaakt en door de Minister van Begroting en de Minister van Financiën goedgekeurd.

§ 3. De Koning bepaalt de modaliteiten van de financiële en budgettaire controle van het Instituut.

HOOFDSTUK XII. — Aanhangigmaking bij de mededingingsraad

Art. 91. § 1. Een kandidaat of een spoorwegonderneming die zich slachtoffer acht van een onbillijke behandeling, van een discriminatie inzonderheid voortvloeiend uit beslissingen van de beheerder van de spoorweginfrastructuur, van de Spoordienst of van de Minister, kan zich tot de Mededingingsraad wenden wanneer dit geen betrekking heeft op contractuele rechten en verplichtingen.

§ 2. De Mededingingsraad doet door middel van een beslissing uitspraak :

— over de klacht van een spoorwegonderneming of van een kandidaat van wie de vergunning werd geweigerd, geschorst of ingetrokken of van wie de tijdelijke vergunning geweigerd werd. Het beroep schorst niet de beslissing van de Minister;

— over de klacht van een spoorwegonderneming of van een kandidaat van wie het veiligheidsattest werd geweigerd, geschorst of ingetrokken door de Minister. Het beroep schorst niet de beslissing van de Minister;

— sur toute plainte d'une entreprise ferroviaire contre toute décision de l'Office ferroviaire. Le recours n'est pas suspensif de la décision de l'Office ferroviaire;

— sur toute plainte, notamment celle du gestionnaire de l'infrastructure s'il s'estime victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice;

— sur toute plainte contre une décision du gestionnaire de l'infrastructure relative à l'accès au réseau, à l'exception de celles portant sur des droits et obligations contractuels. Le recours n'est pas suspensif de la décision critiquée;

— sur toutes infractions aux règles de concurrence ou au présent arrêté ou aux arrêtés et règlements pris en exécution de celui-ci qui lui sont dénoncées par le Comité de contrôle de l'Institut en exécution de l'article 82, § 2, ci-dessus;

— sur la plainte d'une entreprise ferroviaire ou d'un candidat relative au document de référence réseau ou aux critères qu'il contient;

— sur la plainte d'une entreprise ferroviaire ou d'un candidat concernant la procédure de répartition et ses résultats, ou le niveau ou la structure des redevances d'utilisation de l'infrastructure visées au chapitre IX.

Art. 92. Le Conseil de la concurrence complété par trois membres désignés par le Roi par arrêté délibéré en Conseil des Ministres en raison de leur grande compétence en matière ferroviaire statue par décision motivée sur les affaires dont il est saisi, après avoir entendu les parties en cause, dans les deux mois qui suivent sa saisine, sauf disposition contraire dans la loi.

Il rend ses décisions en tenant compte notamment :

- du respect des lois et règlements applicables;
- du principe d'égalité d'accès aux capacités ferroviaires;
- de la nécessité de maintenir l'intégrité du réseau ferroviaire et son interoperabilité avec les services ferroviaires des autres Etats;
- 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.

Il peut ordonner des mesures conservatoires en cas d'urgence et d'atteinte grave et immédiate aux règles régissant le secteur ferroviaire.

Il peut enjoindre à toute personne physique ou morale de se conformer à des dispositions déterminées du présent arrêté ou de ses arrêtés d'exécution dans le délai qu'il fixe. Si cette personne reste en défaut à l'expiration du délai, le Conseil de la concurrence peut, la personne entendue ou dûment convoquée, lui 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'affaire que la personne en cause a réalisé lors du dernier exercice clôturé, si ce dernier montant est supérieur. L'amende est recouvrée au profit du Trésor par l'administration de la taxe sur la valeur ajoutée, de l'enregistrement et des domaines.

Le Conseil de la concurrence notifie ses décisions aux parties et les rend publiques, dans les quinze jours du prononcé.

Elles sont publiées sous forme de support papier et sous forme électronique.

Le Comité de contrôle de l'Institut assure l'exécution des décisions rendues par le Conseil de la concurrence en exécution du présent chapitre

Par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, le Roi fixe les règles spécifiques de procédure applicables devant le Conseil de la concurrence en matière ferroviaire.

— over elke klacht van een spoorwegonderneming tegen elke beslissing van de Spoordienst. Het beroep schort de beslissing van de Spoordienst niet op;

— over elke klacht, inzonderheid die van de beheerder van de spoorweginfrastructuur wanneer deze meent het slachtoffer te zijn van een onbillijke behandeling, van een discriminatie of van elk ander nadeel;

— over elke klacht tegen een beslissing van de beheerder van de spoorweginfrastructuur betreffende de toegang tot het net, met uitzondering van klachten die slaan op de contractuele rechten en verplichtingen. Het beroep schort de bestreden beslissing niet op;

— over alle overtredingen tegen de mededingingsregels of tegen dit besluit of tegen de besluiten en reglementen die in uitvoering van dit besluit werden genomen en die worden bekendgemaakt door het Controlecomité van het Instituut in uitvoering van artikel 82, § 2, hierboven;

— over de klacht van een spoorwegonderneming of van een kandidaat betreffende de netverklaring of betreffende de criteria die het bevat;

— over de klacht van een spoorwegonderneming betreffende de toewijzingsprocedure en haar resultaten, of het niveau of de structuur van de heffingen voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur, zoals bedoeld in Hoofdstuk IX.

Art. 92. Aangevuld met drie leden aangeduid omwille van hun grote bekwaamheid inzake spoorwegaangelegenheden door de Koning in een in Ministerraad overlegd besluit, beslist de Mededingingsraad door middel van een gemotiveerde beslissing en na de betrokken partijen te hebben gehoord over de zaken die bij hem aanhangig worden gemaakt, en dit binnen twee maanden na de aanhangigmaking, behoudens andersluidende wettelijke bepaling.

Bij zijn beslissingen houdt hij inzonderheid rekening met :

- het naleven van de van kracht zijnde wetten en regelgevingen;
- het gelijkheidsbeginsel inzake toegang tot de spoorwegcapaciteit;
- de noodzaak om de integriteit van het net en de interoperabiliteit met de spoordiensten van de andere Staten te behouden;
- de aard van de aanvraag ten overstaan van de beschikbare capaciteit om eraan te voldoen.

Hij kan alle nuttig onderzoek doen of laten uitvoeren en zo nodig experts aanwijzen en getuigen horen.

Hij kan bewarende maatregelen bevelen in spoedgevallen of bij ernstige en onmiddellijke overtreding van de regels met betrekking tot de spoorwegsector.

Hij kan elke natuurlijke of rechtspersoon opleggen zich te voegen naar de bepalingen die in dit besluit of in de uitvoeringsbesluiten ervan worden bepaald binnen de termijn die hij oplegt. Indien deze persoon in gebreke blijft na het verstrijken van de termijn, kan de Mededingingsraad na het horen of op geldige wijze convoceren van de persoon, een administratieve boete opleggen. De boete mag per kalenderdag niet lager zijn dan 12.500 euro en niet hoger dan 100.000 euro, noch in totaal hoger zijn dan 2 miljoen euro of 3 procent van de omzet die de gedaagde persoon heeft gerealiseerd in het afgesloten boekjaar, indien dit laatste bedrag hoger is. De boete wordt geïnd ten voordele van de Schatkist door het bestuur van de belasting op de toegevoegde waarde, de inschrijving en de domeinen.

De Mededingingsraad deelt zijn beslissingen aan de partijen mee en maakt ze bekend binnen 15 dagen na de uitspraak.

Zij worden op papier en in elektronische vorm bekendgemaakt.

Het Controlecomité van het Instituut staat in voor de uitvoering van de beslissingen van de Mededingingsraad in uitvoering van dit hoofdstuk.

De Koning bepaalt bij een in Ministerraad overlegd besluit de specifieke procedureregels die voor de Mededingingsraad inzake spoorwegaangelegenheden van toepassing zijn.

Il peut notamment :

— prescrire toute formalité en vue de la constitution et de l'introduction des dossiers,

— après consultation de l'Institut, régler les modalités de coopération entre celui-ci et le corps de rapporteurs du Conseil de la concurrence.

Art. 93. Les membres complémentaires spécialisés en matière ferroviaire du Conseil de la Concurrence sont désignés pour six ans. Ce mandat est renouvelable.

Les membres complémentaires continuent à exercer leur fonction à l'expiration de leur mandat, tant qu'il n'a pas été pourvu à leur remplacement.

Parmi les membres complémentaires l'un justifiera de la connaissance de la langue française, l'autre de la langue néerlandaise et le dernier de la langue allemande.

Pendant la durée de leur mandat les membres complémentaires peuvent exercer une autre activité professionnelle pour autant qu'elle soit compatible avec celui-ci et en particulier avec l'indépendance qui le caractérise à l'égard de l'ensemble des acteurs présents dans le secteur ferroviaire.

Art. 94. Le Roi détermine le statut des membres complémentaires spécialisés en matière ferroviaire du Conseil de la concurrence.

CHAPITRE XIII. — *Recours*

Art. 95. Les décisions du Conseil de la concurrence prises en matière ferroviaire peuvent faire l'objet d'un recours en pleine juridiction devant la Cour d'Appel de Bruxelles statuant comme en référé.

Ce recours n'est pas suspensif, sauf si la Cour, à l'audience d'introduction, sinon dans un mois au plus, prononce la suspension de la décision attaquée.

Ce recours est introduit par requête déposée au Greffe de la Cour d'Appel de Bruxelles, en deux exemplaires, dans un délai de trente jours à partir de la notification de la décision attaquée.

CHAPITRE XIV. — *Recherche et constatation des infractions*

Art. 96. Les infractions aux dispositions des chapitres III à VII ou aux arrêtés d'exécution pris sur base de ces dispositions, le non-respect des décisions prises par le Conseil de la concurrence visées à l'article 91, ainsi que toute obstruction aux vérifications et investigations de l'Institut sont punies d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 12,5 euros à 125 euros ou d'une de ces peines seulement sans préjudice des dommages et intérêts s'il y a lieu. Les dispositions du livre I du Code pénal, y compris le chapitre VII et l'article 85, sont applicables à ces infractions. Toutefois, sans préjudice de l'article 56 du Code pénal, la peine ne pourra, en cas de récidive dans les deux ans à partir de la condamnation, être inférieure au double de la peine prononcée antérieurement du chef de la même infraction.

Art. 97. § 1. Sur proposition du Ministre, le Roi peut conférer la qualité d'officier de police judiciaire aux fonctionnaires et agents de l'Administration ainsi qu'aux membres de l'Institut qu'il charge de la constatation des infractions aux prescriptions du présent arrêté et de ses arrêtés d'exécution.

§ 2. Ils peuvent, en leur qualité d'officier de police judiciaire :

1° pénétrer librement, à tout moment, dans tout matériel circulant ou destiné à circuler sur l'infrastructure;

2° procéder à toutes les constatations, rassembler des informations, prendre des déclarations, se faire présenter des documents, pièces, livres et objets et saisir ceux qui sont nécessaires à la recherche ou à la constatation ou nécessaires pour pouvoir mettre fin à l'infraction.

§ 3. Ils peuvent procéder à des perquisitions :

— au domicile des chefs d'entreprise, administrateurs, gérants, directeurs et autres membres du personnel de l'entreprise concernée ainsi qu'au domicile et dans les locaux utilisés à des fins professionnelles de personnes physiques et morales, internes ou externes, chargées de la gestion commerciale, comptable, administrative, fiscale et financière de cette entreprise;

Hij kan inzonderheid :

— elke formaliteit bepalen met het oog op de vorming en de indiening van dossiers;

— na overleg met het Instituut de modaliteiten van de samenwerking tussen de haarzelf en het korps van verslaggevers van de Mededingingsraad regelen.

Art. 93. De bijkomende leden die gespecialiseerd zijn inzake spoorwegaangelegenheden van de Mededingingsraad worden aangeduid voor zes jaar. Dit mandaat is vernieuwbaar.

De bijkomende leden blijven hun functie uitoefenen na het verstrijken van hun mandaat zolang niet in hun vervanging werd voorzien.

Onder de bijkomende leden moet een lid zijn kennis van het Frans aantonen, moet het tweede lid zijn kennis van het Nederlands aantonen en moet het derde lid zijn kennis van het Duits aantonen.

Tijdens de duur van hun mandaat kunnen de bijkomende leden een andere beroepsactiviteit uitoefenen voor zover deze verenigbaar is met deze functie en inzonderheid met de onafhankelijkheid die nodig is ten overstaan van alle actoren die in de spoorwegsector aanwezig zijn.

Art. 94. De Koning bepaalt het statuut van de bijkomende leden die gespecialiseerd zijn inzake spoorwegaangelegenheden van de Mededingingsraad.

HOOFDSTUK XIII. — *Beroep*

Art. 95. De beslissingen die de Mededingingsraad neemt inzake spoorwegaangelegenheden kunnen het voorwerp uitmaken van een beroep in volledige rechtsmacht voor het Hof van Beroep van Brussel dat uitspraak doet zoals in kortgeding.

Dit beroep is niet schorsend tenzij het Hof bij de eerste zitting of ten hoogste binnen een maand de schorsing van de aangevochten beslissing uitspreekt.

Dit bij verzoekschrift ingeleide beroep wordt in 2 exemplaren ingediend bij de Griffie van het Hof van Beroep van Brussel binnen een termijn van dertig dagen vanaf de kennisgeving van de aangevochten beslissing.

HOOFDSTUK XIV. — *Onderzoek en vaststelling van de overtredingen*

Art. 96. De inbreuken op de bepalingen van de hoofdstukken III tot VII of van de uitvoeringsbesluiten genomen op grond van deze bepalingen, het niet naleven van de beslissingen van de Mededingingsraad bedoeld in artikel 91, alsook het hinderen van vaststellingen en onderzoeken van het Instituut worden gestraft met een gevangenisstraf van acht dagen tot één jaar en een boete van 12,5 tot 125 euro of met één van deze straffen, onverminderd de eventuele schadevergoeding en intresten. De bepalingen van boek I van het Strafwetboek, inclusief hoofdstuk VII en artikel 85 zijn op deze inbreuken van toepassing. Onverminderd artikel 56 van het Strafwetboek mag de straf bij herhaling binnen twee jaar na de veroordeling niet lager zijn dan het dubbele van de voorheen voor dezelfde inbreuk uitgesproken straf.

Art. 97. § 1. Op voordracht van de Minister kan de Koning de hoedanigheid van officier van de gerechtelijke politie verlenen aan de ambtenaren en agenten van het Bestuur en ook aan de leden van het Instituut die hij belast met de vaststelling van de inbreuken op de voorschriften van dit besluit en van zijn uitvoeringsbesluiten.

§ 2. In hun hoedanigheid van officier van gerechtelijke politie kunnen zij :

1° zich op elk moment vrije toegang verschaffen tot al het rijdend materieel of materieel bestemd om te rijden op de infrastructuur;

2° alle vaststellingen doen, informatie inzamelen, verklaringen opnemen, zich documenten, stukken, boeken en voorwerpen doen vertonen en die in beslag nemen welke nodig zijn bij de opsporing of vaststelling of nodig zijn om aan de overtredding een einde te maken.

§ 3. Zij kunnen huiszoekingen verrichten :

— de woning van de ondernemingshoofden, bestuurders, zaakvoerders, directeurs en andere personeelsleden van de betrokken onderneming alsook in de woning en de lokalen die gebruikt worden voor professionele doeleinden van natuurlijke en rechtspersonen, intern of extern, belast met het commercieel, rekenplichtig, administratief, fiscaal en financieel beheer van die onderneming;

— au siège social ou d'exploitation de l'entreprise concernée.

§ 4. Les procès-verbaux des officiers de police judiciaire font foi jusqu'à preuve du contraire.

§ 5. Dans l'exercice de leurs missions de recherche ou de constatation d'infractions, les officiers de police judiciaire sont soumis à la surveillance du Procureur général.

§ 6. Les officiers de police judiciaire peuvent pour les besoins de l'accomplissement de leurs missions requérir la force publique et bénéficier de tous les moyens reconnus aux agents de la force publique.

§ 7. Sous réserve des lois particulières qui garantissent le secret des déclarations, les administrations publiques sont tenues de prêter leur concours aux officiers de police judiciaire dans l'exécution de leurs missions.

CHAPITRE XV. — *De l'Administration*

Art. 98. Afin d'assumer les missions, responsabilités et obligations qui sont dévolues à l'Administration par les dispositions du présent arrêté, des agents statutaires de la Société nationale des Chemins de fer belges peuvent être transférés sur une base volontaire à l'Administration et placés sous son autorité selon les modalités fixées par arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres. Leur transfert met fin d'office au lien juridique qui les unit à la Société nationale des Chemins de fer belges.

Ces transferts ne constituent pas de nouvelles nominations. Les agents concernés conservent notamment leur ancienneté administrative et pécuniaire, leur dernier signalement ou évaluation et leurs titre et grade, ou se voient conférer un titre et un grade équivalents.

La situation administrative et pécuniaire ainsi que le régime des pensions des agents issus de la Société nationale des Chemins de fer belges ne peuvent jamais être moins favorables que celles qui auraient été les leurs s'ils étaient restés agents de la Société nationale des Chemins de fer belges.

Par situation pécuniaire, on entend tout ce qui a trait à la rémunération au sens large, notamment le traitement, le pécule de vacances, les allocations, les indemnités, les primes et les avantages sociaux de toute nature.

CHAPITRE XVI. — *Dispositions finales et abrogatoires*

Art. 99. A l'article 1^{er} de l'arrêté royal du 3 avril 2000 relatif à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse, est apportée la modification suivante :

« gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire : la division de la Société nationale des Chemins de fer belges désignée par l'organe statutairement compétent, chargée de la gestion et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire, suivant une comptabilité séparée conformément à l'article 161bis de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques inséré par l'article 6 de la loi du 22 mars 2002 portant modification de cette loi ».

Art. 100. Le présent arrêté entre en vigueur le 15 mars 2003, à l'exception de l'article 13, § 5; qui entre en vigueur le 15 mars 2008.

Le Ministre ou son délégué exerce les compétences de l'Office de répartition et de tarification et de l'Institut des chemins de fer jusqu'à la nomination effective des membres de leurs organes de gestion.

Art. 101. Notre Ministre de la Mobilité et des Transports est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 12 mars 2003.

ALBERT

Par le Roi :

La Ministre de la Mobilité et des Transports
Mme I. DURANT

— de hoofd- of de exploitatiezetel van de betrokken onderneming.

§ 4. De processen-verbaal van de officieren van gerechtelijke politie zijn rechtsgeldig tot bewijs van het tegendeel.

§ 5. In de uitoefening van hun opsporingsopdrachten of bij de vaststelling van inbreuken, staan de officieren van gerechtelijke politie onder het toezicht van de procureur-generaal.

§ 6. De officieren van gerechtelijke politie kunnen voor de uitvoering van hun opdrachten een beroep doen op de openbare macht en beschikken over alle middelen die aan de agenten van de openbare macht worden toegekend.

§ 7. Onder voorbehoud van de bijzondere wetten die de geheimhouding van de verklaringen garanderen, zijn de openbare besturen gehouden hun bijstand te verlenen aan de officieren van gerechtelijke politie in de uitoefening van hun opdrachten.

HOOFDSTUK XV. — *Het Bestuur*

Art. 98. Teneinde te voldoen aan de opdrachten, verantwoordelijkheden en verplichtingen die door de bepalingen van dit besluit worden opgelegd aan het Bestuur, kunnen statutaire personeelsleden van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen op vrijwillige basis worden overgeplaatst naar het Bestuur en onder de autoriteit ervan worden geplaatst volgens de modaliteiten die worden bepaald per in Ministerraad overlegd koninklijk besluit. Hun overplaatsing maakt van ambtswege een einde aan de juridische band die hen aan de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen verbindt.

Deze overhevelingen vormen geen nieuwe benoemingen. De betrokken personeelsleden behouden inzonderheid hun administratieve en geldelijke anciënniteit, hun laatste signalement of evaluatie en hun titels en graad, of krijgen een gelijkwaardige titel en graad toegekend.

De administratieve en geldelijke toestand alsook het pensioenstelsel van de personeelsleden afkomstig van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen kunnen nooit minder gunstig zijn dan de toestand die zij zouden gekend hebben indien zij personeelslid van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen zouden gebleven zijn.

Onder geldelijke toestand verstaat men al wat in de ruime zin betrekking heeft op de bezoldiging, inzonderheid de wedde, het vakantiegeld, de toelagen, de vergoedingen, de premies en de sociale voordelen van allerhande aard.

HOOFDSTUK XVI. — *Slot en opheffingsbepalingen*

Art. 99. In artikel 1 van het koninklijk besluit van 3 april 2000 betreffende de interoperabiliteit van het Trans-Europees hogesnelheids-systeem wordt de volgende wijziging aangebracht :

« beheerder van de spoorweginfrastructuur : de afdeling van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, aangesteld door het orgaan dat volgens de statuten hiertoe bevoegd is, belast met het beheer en het onderhoud van de spoorweginfrastructuur en die een aparte boekhouding voert overeenkomstig artikel 161bis van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, ingevoegd bij artikel 6 van de wet van 22 maart 2002 houdende wijziging van deze wet. »

Art. 100. Dit besluit treedt in werking op 15 maart 2003, behalve artikel 13, § 5 dat op 15 maart 2008 in werking treedt.

De Minister of zijn gemachtigde oefent de bevoegdheden van de Spoordienst en het Instituut van de Spoorwegen uit tot aan de daadwerkelijke benoeming van de leden van hun beheersorganen.

Art. 101. Onze Minister van Mobiliteit en Vervoer is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 12 maart 2003.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Mobiliteit en Vervoer,
Mevr. I. DURANT

Annexe I

1. Au sens de l'article 13 § 4 du présent arrêté, l'infrastructure ferroviaire se compose uniquement des lignes ferroviaires visées à la carte ferroviaire ci-jointe et qui forment, sur le réseau belge, le réseau transeuropéen de fret ferroviaire (R.T.E.F.F.).

2. Le R.T.E.F.F. se compose également des éléments suivants :

— des itinéraires de contournement aux abords des infrastructures saturées. Dans ce cas, la durée totale des trajets est, dans la mesure du possible, préservée;

— l'accès par le réseau aux terminaux desservant ou pouvant desservir plus d'un client final, l'accès aux autres sites et lignes d'accès menant ou provenant de ces terminaux, ainsi que l'accès par le réseau aux ports d'Anvers, de Gand, et de Zeebrugge.

Jusqu'au 15 mars 2004, la longueur de ces lignes d'accès, aux deux extrémités de parcours, est fixée à 20 km et du 15 mars 2004 jusqu'au 15 mars 2005, à 40 km.

A partir du 15 mars 2005, cette longueur est fixée à 50 km ou bien à 20 % de la longueur du parcours si l'application de ce pourcentage engendre une distance supérieure à 50 km.



Vu pour être annexé à Notre arrêté du 12 mars 2003 relatif aux conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire.

ALBERT

Par le Roi :

La Ministre de la Mobilité et des Transports,
Mme I. DURANT

Annexe II

Services à fournir aux entreprises ferroviaires

1. L'ensemble des prestations minimales comprend :
 - a) le traitement des demandes de capacités d'infrastructure ferroviaire;
 - b) le droit d'utiliser les capacités accordées;
 - c) l'utilisation des branchements et aiguilles du réseau;
 - d) la régulation de la circulation des trains comprenant la signalisation, la régulation, le dispatching, ainsi que la communication et la fourniture d'informations concernant la circulation des trains;
 - e) toute autre information nécessaire à la mise en œuvre ou à l'exploitation du service pour lequel les capacités ont été accordées.
2. L'accès par le réseau aux infrastructures de service et les services fournis portent sur :
 - a) l'utilisation du système d'alimentation électrique pour le courant de traction, le cas échéant;
 - b) les infrastructures d'approvisionnement en combustible;
 - c) les gares de voyageurs, leurs bâtiments et les autres infrastructures;
 - d) les terminaux de marchandises;
 - e) les gares de triage;
 - f) les gares de formation;
 - g) les gares de remisage;
 - h) les centres d'entretien et les autres infrastructures techniques.
3. Les prestations complémentaires peuvent comprendre :
 - a) le courant de traction;
 - b) le préchauffage des voitures;
 - c) la fourniture de combustible, les services de manoeuvre et tous les autres services fournis aux installations mentionnées ci-dessus;
 - d) la mise à disposition de contrats sur mesure pour :
 - le contrôle du transport de marchandises dangereuses;
 - l'assistance à la circulation de convois spéciaux.
4. Les prestations connexes peuvent comprendre :
 - a) l'accès au réseau de télécommunications;
 - b) la fourniture d'informations complémentaires;
 - c) le contrôle technique du matériel roulant.

Vu pour être annexé à Notre arrêté du 12 mars 2003 relatif aux conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire.

ALBERT

Par le Roi :

La Ministre de la Mobilité et des Transports,
Mme I. DURANT

Annexe III

Documents à fournir pour satisfaire à la condition de capacité financière

1. Les comptes annuels des trois années précédant le moment de la demande de licence. Le bilan de départ, s'il s'agit d'une entreprise qui débute.
2. Le plan d'entreprise couvrant une période d'au moins 5 ans avec une précision particulière pour la première et la deuxième années après le début des activités ferroviaires pour lesquelles la licence est demandée. Le plan d'entreprise proposé distingue clairement les activités qui concernent la prestation de service de transport ferroviaire et les autres activités.

Une attention particulière est accordée à :

 - la description qualitative et quantitative des produits qui seront offerts;
 - les biens mobiliers et immobiliers que le demandeur possède ou acquerra;
 - les terrains, bâtiments, voies et raccordements ferroviaires, installations de gares, de triage, de transbordement et de stockage que le demandeur a en propriété ou à sa disposition ou acquerra pour les activités pour lesquelles la licence est demandée;
 - le matériel roulant ferroviaire que le demandeur a à sa disposition pour les services de transport pour lesquels la licence est demandée, avec un relevé des moyens de communication qui se trouvent à bord de ce matériel;
 - le personnel en service et à engager, y compris sa qualification;
 - les données chiffrées des recettes de l'entreprise sur les cinq prochaines années avec un détail des recettes provenant des services de transport ferroviaire et de services complémentaires;
 - les données chiffrées des coûts de l'entreprise sur les cinq prochaines années avec un détail des coûts pour la fourniture de services de transport ferroviaire et de services complémentaires.
3. Le plan de financement courant sur un minimum de cinq ans.

Y sont joints :

 - une description de la structure et de l'évolution prévisible du capital, des fonds propres et des fonds d'emprunt et du fond de roulement;
 - un relevé des garanties à donner et à recevoir.

4. Une préfiguration des comptes annuels pour l'année en cours et les cinq années suivantes avec une énumération des droits et des obligations non repris dans le bilan.

5. Des attestations émanant des services compétents prouvant que le demandeur de licence n'est pas redevable d'arriérés auprès de l'administration fiscale et auprès des services de sécurité sociale.

Vu pour être annexé à Notre arrêté du 12 mars 2003 relatif aux conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire.

ALBERT

Par le Roi :

La Ministre de la Mobilité et des Transports,
Mme I. DURANT

Annexe IV

Documents à fournir pour satisfaire aux conditions de capacité professionnelle

1. Informations sur la nature et l'entretien du matériel roulant, notamment en ce qui concerne les normes de sécurité.

1.1. Nature du matériel roulant

Le demandeur de la licence doit fournir la liste des types de matériel roulant qu'il compte utiliser en y indiquant les caractéristiques essentielles par type de matériel et démontrer que ce matériel roulant est conforme aux normes techniques y applicables et aux types de services de transport envisagés.

1.2. Entretien du matériel roulant

Le demandeur de la licence doit fournir un document démontrant que la maintenance de ce matériel roulant est assurée de manière efficace.

A cette fin, ce document doit :

— démontrer d'une manière générale, que le personnel affecté à la maintenance du matériel roulant maîtrise les connaissances techniques et les instructions générales qui sont nécessaires à la bonne exécution de sa tâche,

et

— démontrer que l'organisation de la maintenance, la qualification et la formation des différentes catégories de personnel affecté à la maintenance, la documentation mise à la disposition de ce dernier, l'équipement et l'outillage des ateliers de maintenance ainsi que leur organisation et leur gestion, permettent notamment d'assurer :

- les opérations de visite technique et de sécurité du matériel roulant;
- le contrôle des systèmes et organes de sécurité du matériel roulant;
- les opérations d'entretien et de révision périodique du matériel roulant;
- les opérations de dépannage et de réparation du matériel roulant.

2. Informations sur la qualification du personnel responsable de la sécurité et les modalités de formation du personnel.

2.1. Personnel

Seules les compétences garantissant la sécurité des circulations et du personnel nécessitent un examen. Les niveaux de compétence des autres domaines (commercial, technique) sont de la responsabilité propre à chaque opérateur.

En fonction du type de service de transport envisagé, le demandeur de la licence doit fournir, par catégorie de personnel qu'il compte y associer (conducteurs de convois ferroviaires, agents d'accompagnement des convois ferroviaires, personnel affecté à la formation et à l'expédition des convois ferroviaires,...), un document démontrant que ce personnel :

— possède les aptitudes physiques et psychiques requises à la bonne exécution de sa tâche;

— maîtrise les connaissances techniques ainsi que les réglementations générales de la sécurité de circulation et du travail qui sont nécessaires à la bonne exécution de sa tâche.

2.2. Modalités de formation du personnel

Pour chaque catégorie de personnel prévu au point 2.1., le demandeur de la licence doit fournir la preuve écrite qu'un système d'acquisition et de maintien des compétences lié à l'organisation de la sécurité a été mis en place.

Ce document doit notamment démontrer l'existence :

— d'un système d'élaboration et de gestion de la documentation nécessaire à la formation et à l'entretien des connaissances du personnel concerné;

— d'un processus de sélection et de formation initiale du personnel concerné;

— d'un dispositif de suivi individuel et continu des compétences du personnel concerné;

— d'un dispositif de formation continue du personnel concerné;

— d'un système de vérification du niveau de la qualité du dispositif pédagogique;

— d'un dispositif conduisant à la qualification puis à l'habilitation du personnel destiné à exécuter ces tâches;

— d'un dispositif d'audit interne et d'un dispositif d'analyse statistique permettant un retour d'expérience lié à l'organisation de la sécurité pour l'exécution des tâches du personnel concerné.

Vu pour être annexé à Notre arrêté du 12 mars 2003 relatif aux conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire.

ALBERT

Par le Roi :

La Ministre de la Mobilité et des Transports,
Mme I. DURANT

Annexe V

Document de référence du réseau

Le document de référence du réseau doit contenir les informations suivantes :

1. Un chapitre exposant la nature de l'infrastructure qui est mise à disposition des entreprises ferroviaires et les conditions d'accès à cette infrastructure.

2. Un chapitre relatif aux principes de tarification et aux tarifs. Ce chapitre contient des précisions appropriées concernant le système de tarification ainsi que des informations suffisantes sur les redevances applicables aux services énumérés à l'annexe II qui sont offerts par un seul fournisseur. Il décrit en détail la méthode, la réglementation et, le cas échéant, les barèmes utilisés pour appliquer les principes de tarification visés à l'article 7, § 4 et 5 ainsi que les articles 8 et 9 de la Directive 2001/14. Il contient les informations concernant les modifications de redevances déjà décidées ou prévues.

3. Un chapitre sur les principes et les critères de répartition des capacités. Ce chapitre expose les grandes caractéristiques des capacités de l'infrastructure mise à la disposition des entreprises ferroviaires et précise les restrictions éventuelles qui en limitent l'utilisation, et notamment les contraintes probables imposées par l'entretien du réseau. Il précise également les procédures et délais relatifs à la répartition des capacités et arrête les critères spécifiques applicables, et notamment :

a) les procédures d'introduction des demandes de capacités auprès du gestionnaire de l'infrastructure par les candidats;

b) les dispositions auxquelles les candidats doivent satisfaire;

c) les délais applicables aux procédures de demande et de répartition;

d) les principes régissant le processus de coordination;

e) les procédures à suivre et les critères à appliquer lorsque l'infrastructure est saturée;

f) des détails sur les restrictions imposées à l'utilisation des infrastructures;

g) les règles concernant la prise en compte éventuelle des niveaux antérieurs d'utilisation des capacités pour déterminer les priorités lors du processus de répartition.

Il détaille les mesures prises pour assurer un traitement adéquat des services de fret, des services internationaux et des demandes soumises à la procédure ad hoc.

Vu pour être annexé à Notre arrêté du 12 mars 2003 relatif aux conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire.

ALBERT

Par le Roi :

La Ministre de la Mobilité et des Transports,
Mme I. DURANT

Annexe VI

Calendrier du processus de répartition

1. L'horaire de service est établi une fois par année civile.

2. Les modifications de l'horaire de service interviennent à minuit le second samedi de décembre. Lorsqu'une modification ou un ajustement est opéré après l'hiver, notamment pour prendre en compte, le cas échéant, les changements d'horaire du trafic régional de passagers, il intervient à minuit le second samedi de juin ainsi que, le cas échéant, à d'autres moments entre ces dates. Les gestionnaires de l'infrastructure peuvent convenir de dates différentes, auquel cas ils en informent la Commission, si le trafic international en est affecté.

3. Le délai d'introduction des demandes de capacités à intégrer dans l'horaire de service ne peut pas dépasser douze mois avant l'entrée en vigueur de cet horaire.

4. Au plus tard onze mois avant l'entrée en vigueur de l'horaire de service, les gestionnaires de l'infrastructure établissent des sillons internationaux provisoires en coopération avec les autres organismes de répartition compétents. Les gestionnaires d'infrastructure s'assurent dans la mesure du possible que ces sillons sont respectés dans la suite de la procédure.

5. Au plus tard quatre mois après la date limite pour la présentation des offres par les candidats, le gestionnaire de l'infrastructure établit un projet d'horaire de service.

Vu pour être annexé à Notre arrêté du 12 mars 2003 relatif aux conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire.

ALBERT

Par le Roi :

La Ministre de la Mobilité et des Transports,
Mme I. DURANT

Bijlage I

1. Krachtens artikel 13, § 4, van dit besluit, bestaat de spoorweginfrastructuur enkel uit de spoorlijnen die opgenomen zijn op bijgaande spoorwegkaart en die op het Belgisch spoorwegnet het Trans-Europees netwerk voor goederenvervoer per spoor (TNGS) vormen.

2. Het TNGS bestaat eveneens uit de volgende elementen :

— omgeleide reiswegen in de buurt van overbelaste infrastructuur. In dit geval wordt de totale duur voor het afleggen van de trajecten bewaard;

— de toegang via het net tot terminals die meer dan één eindklant bedienen of kunnen bedienen, de toegang tot andere locaties en toegangslijnen van of naar deze terminals, alsook de toegang over het net tot de havens van Antwerpen, Gent en Zeebrugge.

Tot 15 maart 2004 is de lengte van deze toegangslijnen aan beide uiteinden van de reisweg vastgelegd op 20 km en van 15 maart 2004 tot 15 maart 2005 op 40 km.

Vanaf 15 maart 2005 is deze lengte vastgelegd op 50 km of 20 % van de lengte van de reisweg wanneer dit percentage een afstand van meer dan 50 km geeft.



Gezien om te worden gevoegd bij Ons besluit van 12 maart 2003 betreffende de voorwaarden voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Mobiliteit en Vervoer,
Mevr. I. DURANT

Bijlage II

Aan de spoorwegondernemingen te verlenen diensten

1. Het minimumtoegangspakket omvat :
 - a) de behandeling van aanvragen voor infrastructuurcapaciteit;
 - b) het recht gebruik te maken van toegewezen capaciteit;
 - c) het gebruik van aansluitingen en wissels op het net;
 - d) het treinbeheer met inbegrip van seinen, regeling, treindienstleiding en de overdracht en levering van gegevens over treinbewegingen;
 - e) alle overige gegevens die nodig zijn om de dienst waarvoor capaciteit aangevraagd is, tot stand te brengen of te exploiteren.
2. De toegang via het spoor tot voorzieningen en het verlenen van diensten omvatten :
 - a) in voorkomend geval gebruik van elektrische voedingsinstallaties ten behoeve van de tractie;
 - b) de installaties voor brandstofbevoorrading;
 - c) de passagiersstations, de gebouwen en andere voorzieningen daarvan;
 - d) de vrachterminals;
 - e) de rangeerstations;
 - f) de vormingsstations;
 - g) de remise stations;
 - h) de onderhoudsinfrastructuur en andere technische infrastructuur.
3. De aanvullende diensten kunnen omvatten :
 - a) de tractiestroom;
 - b) het voorverwarmen van passagierstreinen;
 - c) de levering van brandstof, rangeren en alle andere diensten die bij de bovengenoemde voorzieningen worden verstrekt;
 - d) de speciaal opgestelde overeenkomsten voor :
 - de controle op het vervoer van gevaarlijke stoffen;
 - de ondersteuning bij het laten rijden van speciale treinen.
4. Ondersteunende diensten kunnen omvatten :
 - a) de toegang tot het telecommunicatienetwerk;
 - b) de levering van aanvullende informatie;
 - c) de technische keuring van het rollend materieel.

Gezien om te worden gevoegd bij Ons besluit van 12 maart 2003 betreffende de voorwaarden voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur.

ALBERT

Van Koningswege :
De Minister van Mobiliteit en Vervoer,
Mevr. I. DURANT

Bijlage III

In te dienen documenten om te voldoen aan de voorwaarde inzake financiële draagkracht

1. De jaarrekeningen van de drie jaren voorafgaand aan het moment van de vergunningaanvraag. De startbalans wanneer het gaat om een beginnende onderneming.
2. Het ondernemingsplan dat een periode van te minste 5 jaar dekt met een bijzondere nauwkeurigheid voor het eerste en het tweede jaar na het begin van de spoorwegactiviteiten waarvoor de vergunning is aangevraagd. Het voorgelegde ondernemingsplan maakt een duidelijk onderscheid tussen de activiteiten m.b.t. de spoorvervoerdiensten en de andere activiteiten.

Een bijzondere aandacht gaat naar :

 - de kwalitatieve en kwantitatieve beschrijving van de producten die zullen geboden worden;
 - de roerende en de onroerende goederen die de aanvrager bezit of zal bezitten;
 - de gronden, gebouwen, sporen en spoorwegaansluitingen, stationsinstallaties, rangeerinrichtingen, overslag- en stockeringinrichtingen die de aanvrager in zijn bezit heeft, ter beschikking heeft of zal verwerven voor de activiteiten waarvoor de vergunning wordt aangevraagd;
 - het rollend spoorwegmaterieel dat de aanvrager ter beschikking heeft voor de vervoerdiensten waarvoor de vergunning gevraagd is, met een opgave van de communicatiemiddelen aan boord van dit materieel;
 - het in dienst zijnde of aan te werven personeel met zijn kwalificatie;
 - de cijfergegevens m.b.t. de ontvangsten van de onderneming over de vijf volgende jaren met een detailopgave van de ontvangsten uit de spoorvervoerdiensten en de aanvullende diensten;
 - de cijfergegevens m.b.t. de kosten van de onderneming over de vijf volgende jaren met een detailopgave van de kosten voor het leveren van de spoorvervoerdiensten en de aanvullende diensten.
3. Het financieringsplan lopend over ten minste vijf jaar.

Hieraan zijn toegevoegd :

 - een beschrijving van de structuur en van de voorzienbare evolutie van het kapitaal, van de eigen fondsen, van het leningsfonds en van het bedrijfskapitaal;
 - een overzicht van de te geven en te ontvangen waarborgen.

4. Een prefiguratie van de jaarrekeningen voor het lopend jaar en de vijf volgende jaren met een opsomming van de rechten en verplichtingen die niet in de balans opgenomen zijn.

5. Attesten afgegeven door de bevoegde diensten als bewijs van het feit dat de vergunningaanvrager geen achterstallen verschuldigd is bij de fiscale administratie en bij de diensten van de sociale zekerheid.

Gezien om te worden gevoegd bij Ons besluit van 12 maart 2003 betreffende de voorwaarden voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur.

ALBERT

Van Koningswege :
De Minister van Mobiliteit en Vervoer,
Mevr. I. DURANT

Bijlage IV

In te dienen documenten om te voldoen aan de voorwaarde inzake vakbekwaamheid

1. Informatie over de aard en het onderhoud van het rollend materieel, inzonderheid voor wat de veiligheidsnormen betreft

1.1. Aard van het rollend materieel

De vergunningaanvrager moet de lijst indienen met de types van rollend materieel die hij wenst te gebruiken, met vermelding van de belangrijkste kenmerken per type van materieel. Hij toont aan dat dit rollend materieel beantwoordt aan de erop toepasselijke technische normen en aan de voorgenomen types van vervoer.

1.2. Onderhoud van het rollend materieel

De aanvrager van de vergunning moet een document voorleggen dat aantoont dat het onderhoud van dit materieel op doeltreffende wijze gebeurt.

Daartoe moet dit document :

— op een algemene wijze aantonen dat het personeel dat instaat voor het onderhoud van het rollend materieel de technische kennis heeft en de algemene instructies kent die noodzakelijk zijn voor de goede uitvoering van zijn taken, en

— aantonen dat de organisatie van het onderhoud, de kwalificatie en de opleiding van de verschillende categorieën van het personeel dat belast is met het onderhoud, de documentatie waarover dit personeel kan beschikken, de uitrusting en het gereedschap van de onderhoudswerkplaatsen en hun organisatie en beheer, inzonderheid toelaten om :

— de verrichtingen m.b.t. het technisch en veiligheidsonderzoek van het rollend materieel uit te voeren;

— de veiligheidssystemen en -organen van het rollend materieel te controleren;

— de verrichtingen m.b.t. het periodiek onderhoud en de periodieke revisie van het rollend materieel uit te voeren;

— de verrichtingen m.b.t. de depannage en de herstelling van het rollend materieel uit te voeren.

2. Informatie over de kwalificatie van het personeel dat voor de veiligheid verantwoordelijk is en opleidingsmodaliteiten van het personeel

2.1. Personeel

Enkel de bevoegdheden die de veiligheid van het verkeer en van het personeel waarborgen, moeten worden onderzocht. De competentieniveaus van de andere domeinen (commercieel, technisch) behoren tot de eigen bevoegdheden van iedere operator.

Naargelang het voorgenomen type van vervoer moet de vergunningaanvrager per categorie van personeel dat hij hierbij gaat betrekken (treinbestuurders, begeleidend treinpersoneel, personeel belast met de vorming en het afhandelen van de treinen, ...) een document voorleggen dat aantoont dat dit personeel :

— over de nodige fysieke en psychische kwaliteiten beschikt om zijn taak goed uit te voeren;

— de technische kennis heeft en de algemene regelgevingen m.b.t. de veiligheid van het verkeer en het werk beheerst die nodig zijn om zijn taak goed uit te voeren.

2.2. Modaliteiten m.b.t. de opleiding van het personeel

Voor elke categorie van personeel bedoeld in punt 2.1. moet de vergunningaanvrager het schriftelijk bewijs leveren dat een systeem werd uitgewerkt voor het verwerven en het behouden van de kennis m.b.t. de organisatie van de veiligheid.

Dit document moet inzonderheid het bestaan aantonen van :

— een systeem voor het uitwerken en bijhouden van de documentatie die nodig is voor de opleiding en het op peil houden van de kennis van het betrokken personeel;

— een procedure voor de selectie en eerste opleiding van het betrokken personeel;

— een systeem voor de individuele en continue opvolging van de kennis van het betrokken personeel;

— een systeem voor de verificatie van het niveau en de kwaliteit van de opleiding;

— een systeem dat leidt tot de kwalificatie en vervolgens tot de habilitatie van het personeel dat deze taken moet uitvoeren;

— een systeem van interne audit en een systeem van statistische analyse die een doorgeven van de ervaring toelaat m.b.t. de organisatie van de veiligheid voor de taken van het betrokken personeel.

Gezien om te worden gevoegd bij Ons besluit van 12 maart 2003 betreffende de voorwaarden voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Mobiliteit en Vervoer,
Mevr. I. DURANT

Bijlage V

Netverklaring

De netverklaring bevat de volgende informatie :

1. Een hoofdstuk waarin de aard van de voor spoorwegondernemingen beschikbare infrastructuur en de voor toegang tot de spoorweginfrastructuur geldende voorwaarden worden beschreven.

2. Een hoofdstuk waarin de heffingsbeginselen en de tarieven opgenomen zijn. Dit zal de nodige details over het heffingsstelsel bevatten en ook voldoende gegevens over gebruiksrechten in verband met de in bijlage II genoemde diensten die door één leverancier worden verschaft. De voor de toepassing van artikel 7, leden 4 en 5, en de artikelen 8 en 9 van Richtlijn 2001/14 gebruikte methode, voorschriften en, indien van toepassing, schalen worden nader omschreven. Voorts bevat dit gedeelte informatie over de reeds vastgestelde of verwachte wijzigingen van de gebruiksrechten.

3. Een hoofdstuk over de criteria en voorschriften van capaciteitstoewijzing. Dit bevat de algemene kenmerken van de infrastructuurcapaciteit die voor spoorwegondernemingen beschikbaar is en alle beperkingen wat betreft het gebruik daarvan, met inbegrip van vermoedelijke beperkingen in verband met onderhoud. In dit gedeelte worden tevens de procedures en termijnen wat betreft de capaciteitstoewijzing gepreciseerd. Verder zijn daarin specifieke criteria vervat die bij de capaciteitstoewijzing worden gebruikt, zoals :

- a) de procedure volgens welke aanvragers bij de infrastructuurbeheerder capaciteit kunnen aanvragen;
- b) de bepalingen waaraan aanvragers moeten voldoen;
- c) de termijnen voor de aanvraag- en toewijzingsprocedures;
- d) de beginselen wat betreft de coördinatieprocedure;
- e) de procedures en criteria ingeval de beschikbare capaciteit overbelast is;
- f) bijzonderheden over de beperkingen inzake het gebruik van infrastructuur;
- g) de regels voor het eventueel in aanmerking nemen van vroegere capaciteitsbenuttingniveaus om de prioriteiten tijdens de toewijzingsprocedure vast te stellen.

In dit hoofdstuk wordt een nauwkeurige omschrijving gegeven van de maatregelen ter waarborging van een adequate behandeling van goederendiensten, internationale diensten en aanvragen volgens de ad-hocprocedure.

Gezien om te worden gevoegd bij Ons besluit van 12 maart 2003 betreffende de voorwaarden voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Mobiliteit en Vervoer,
Mevr. I. DURANT

Bijlage VI

Kalender voor de toewijzingsprocedure

1. De dienstregeling wordt één keer per kalenderjaar vastgelegd.
2. De wijzigingen van de dienstregeling gaan in om middernacht de tweede zaterdag van december. Wanneer een wijziging of aanpassing na de winter plaatsvindt, inzonderheid om in voorkomend geval rekening te houden met de wijzigingen in de dienstregeling van het regionaal reizigersvervoer, gaat deze in om middernacht de tweede zaterdag van juni en, zo nodig, op andere momenten tussen deze twee data. In dit geval wordt de Commissie geïnformeerd als het internationaal vervoer hierdoor getroffen is.
3. De termijn voor het indienen van capaciteitsaanvragen die in de dienstregeling moeten worden opgenomen, mag niet meer bedragen dan twaalf maanden voor de inwerkingtreding van deze dienstregeling.
4. Uiterlijk elf maanden voor het in werking treden van de dienstregeling leggen de beheerders van de spoorweginfrastructuur voorlopige internationale treinpaden vast in samenwerking met de andere bevoegde toewijzingsorganismen. De beheerders van de spoorweginfrastructuur gaan in de mate van het mogelijke na of deze treinpaden in het verder verloop van de procedure worden nageleefd.
5. Uiterlijk vier maanden na de limietdatum voor het indienen van de aanvragen door de kandidaten stelt de beheerder van de spoorweginfrastructuur een ontwerp van dienstregeling op.

Gezien om te worden gevoegd bij Ons besluit van 12 maart 2003 betreffende de voorwaarden voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Mobiliteit en Vervoer,
Mevr. I. DURANT