

En vue de leur inscription dans les registres de population, le centre public d'aide sociale leur délivre un document attestant que les conditions d'inscription à l'adresse du centre sont remplies.

Après inscription sur base du document précité, les personnes concernées sont tenues de se présenter au centre public d'aide sociale une fois au moins par trimestre.

Le centre public d'aide sociale signale au collège des bourgmestre et échevins celles d'entre elles qui ne réunissent plus les conditions nécessaires au maintien de leur inscription à l'adresse du centre. Sur le vu des documents produits par le centre public d'aide sociale, le collège des bourgmestre et échevins procède à leur radiation.

§ 4. L'inscription intervenue en application des §§ 1<sup>er</sup> à 3 s'étend, s'il échet, aux membres du ménage des personnes qui y sont visées.

§ 5. Aucune rétribution ou contribution quelconque ne peut être exigée en contrepartie d'une inscription en adresse de référence. »

**Art. 2.** Dans l'article 23 du même arrêté, les mots « et 20 » sont insérés entre les mots « aux articles 1<sup>er</sup> à 14 » et les mots « du présent arrêté ».

**Art. 3.** Notre Ministre de l'Intérieur, Notre Ministre de la Santé publique et des Pensions, Notre Ministre de la Défense nationale et Notre Secrétaire d'Etat à la Sécurité, à l'Intégration sociale et à l'Environnement sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 21 février 1997.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre de l'Intérieur,  
J. VANDE LANOTTE

Le Ministre de la Santé publique et des Pensions,  
M. COLLA

Le Ministre de la Défense nationale,  
J.-P. PONCELET

Le Secrétaire d'Etat  
à la Sécurité, à l'Intégration sociale et à l'Environnement,  
J. PEETERS

Met het oog op hun inschrijving in de bevolkingsregisters, geeft het openbaar centrum voor maatschappelijk welzijn hen een document waarin wordt bevestigd dat aan de voorwaarden voor een inschrijving op het adres van het centrum is voldaan.

Na inschrijving op basis van het voormelde document, moeten de betrokken personen zich minstens een keer per trimester aanmelden bij het openbaar centrum voor maatschappelijk welzijn.

Het openbaar centrum voor maatschappelijk welzijn deelt aan het college van burgemeester en schepenen mee welke personen onder hen niet meer voldoen aan de voorwaarden die vereist zijn om hun inschrijving op het adres van het centrum te behouden. Na inzage van de door het openbaar centrum voor maatschappelijk welzijn overgelegde documenten, voert het college van burgemeester en schepenen hen van het bevolkingsregister af.

§ 4. De inschrijving die overeenkomstig §§ 1 tot 3 heeft plaatsgevonden, wordt in voorkomend geval uitgebreid tot de gezinsleden van de personen die daarin worden bedoeld.

§ 5. Geen enkele vergoeding of bijdrage van welke aard ook mag als tegenprestatie voor een inschrijving op een referentieadres worden geëist. »

**Art. 2.** In artikel 23 van hetzelfde besluit, worden tussen de woorden « van de artikelen 1 tot 14 » en de woorden « van dit besluit », de woorden « en 20 » ingevoegd.

**Art. 3.** Onze Minister van Binnenlandse Zaken, Onze Minister van Volksgezondheid en Pensioenen, Onze Minister van Landsverdediging en Onze Staatssecretaris voor Veiligheid, Maatschappelijke Integratie en Leefmilieu zijn, ieder wat hem betreft, belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 21 februari 1997.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Binnenlandse Zaken,  
J. VANDE LANOTTE

De Minister van Volksgezondheid en Pensioenen,  
M. COLLA

De Minister van Landsverdediging,  
J.-P. PONCELET

De Staatssecretaris voor Veiligheid,  
Maatschappelijke Integratie en Leefmilieu,  
J. PEETERS

#### MINISTÈRE DES COMMUNICATIONS ET DE L'INFRASTRUCTURE

F. 97 -- 441

[C - 97/14036]

**Arrêté royal exécutant la directive du Conseil des Communautés européennes (91/440/CEE) du 29 juillet 1991 relative au développement de chemins de fer communautaires**

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. Il contient une série de mesures qui doivent être prises afin que la directive du Conseil des Communautés européennes (91/440/CEE) du 29 juillet 1991 relative au développement de chemins de fer communautaires soit transposée dans le droit belge.

Cette directive impose aux Etats membres différentes obligations concernant les entreprises ferroviaires déjà établies.

La législation belge est déjà conforme aux exigences de la directive en ce qui concerne l'autonomie de gestion des entreprises ferroviaires. En effet, la loi du 23 juillet 1926 créant la Société nationale des Chemins de fer belges donne à la S.N.C.B. une personnalité juridique propre et distingue son patrimoine de celui de l'Etat; en outre, son indépendance de gestion est renforcée par sa réforme en société anonyme de droit

#### MINISTERIE VAN VERKEER EN INFRASTRUCTUUR

N. 97 -- 441

[C - 97/14036]

**Koninklijk besluit 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**

VERSLAG AAN DE KONING

Sire,

Het ontwerp van koninklijk besluit dat, thans aan Zijne Majesteit ter ondertekening wordt voorgelegd werd in de Ministerraad overlegd. Het bevat een aantal maatregelen die dienen getroffen te worden opdat 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 in Belgisch recht zou zijn omgezet.

Deze richtlijn legt aan de Lid-Staten verscheidene verplichtingen op met betrekking tot de reeds gevestigde spoorwegondernemingen.

Voor de bestuurlijke autonomie van de spoorwegondernemingen, stemt onze wetgeving reeds overeen met de vereisten van de richtlijn. Inderdaad, de wet van 23 juli 1926 tot oprichting van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen verschaft de N.M.B.S. een eigen rechtspersoonlijkheid en zondert haar patrimonium af van dit van de Staat; bovendien werd haar bestuurlijke onafhankelijkheid

public (loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques) concrétisée par l'arrêté royal du 30 septembre 1992, portant approbation du premier contrat de gestion de la Société nationale des Chemins de fer belges et fixant des mesures relatives à cette société; cet arrêté octroie également à la S.N.C.B. un droit de pleine propriété sur le patrimoine ferroviaire.

Le présent projet d'arrêté a pour objet d'exécuter les aspects de la directive non encore en application, à savoir, la "séparation entre la gestion de l'infrastructure et l'activité de transport" en ce compris, la définition des normes et des règles de sécurité et le contrôle de leur application, et "l'accès et le transit à l'infrastructure ferroviaire".

L'obligation qu'a la Belgique de prendre les mesures nécessaires pour transposer les dispositions de cette directive dans le droit national peut s'effectuer à l'intermédiaire d'un arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres, conformément aux dispositions de la loi du 18 février 1969 relative aux mesures d'exécution des traités et actes internationaux en matière de transport par route, par chemin de fer ou par voie navigable.

Les mesures adaptant le droit national, telles qu'elles sont proposées dans le présent projet d'arrêté, sont regroupées en six chapitres.

#### CHAPITRE I<sup>er</sup>. — Définitions

Le chapitre premier contient essentiellement les définitions reprises de la directive 91/440/CEE relatives à une série de notions introduites par cette directive et nécessaires à une compréhension correcte des dispositions reprises dans les cinq chapitres suivants.

La Société nationale des Chemins de fer belges est désignée comme gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, chargé notamment de l'établissement et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire, ainsi que de la gestion des systèmes de régulation et de sécurité.

#### CHAPITRE II. — Sécurité de l'infrastructure ferroviaire et de son utilisation

Le chapitre II concrétise les obligations qui sont imposées aux Etats membres par l'article 7, 1 de la directive à savoir: "Ils veillent à la définition des normes et des règles de sécurité et au contrôle de leur application. ». La législation existante ne spécifie pas la mission de l'Etat en matière de sécurité du transport ferroviaire de cette manière, de telle sorte qu'il est nécessaire de créer un cadre dans lequel se situe cette mission. Ce chapitre comprend trois sections.

##### Section I<sup>re</sup>. — Fixation des normes et règles

L'article 2 indique le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire comme compétent pour fixer les normes et règles afférentes à la sécurité de l'infrastructure ferroviaire et de son utilisation.

Celles-ci doivent être reprises dans des règlements qui contiennent également des normes et règles relatives au matériel roulant et au personnel qui utilise l'infrastructure, pour autant que ces normes et règles soient strictement nécessaires à l'utilisation en toute sécurité de l'infrastructure.

Suite à la remarque du Conseil d'Etat, il est spécifié que ces règlements sont approuvés par arrêté ministériel, sur proposition du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire. Ces règlements peuvent être consultés auprès de l'administration.

En cas de danger affectant la sécurité, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire peut prendre des mesures immédiates, qui devront être confirmées par le ministre dans les trois mois.

L'article 3 précise que le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire doit mettre tout en oeuvre pour que les règlements visés à l'article 2 soient bien appliqués.

L'article 4 stipule que le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire élabore un inventaire de tous les règlements visés à l'article 2. De plus, cet inventaire est communiqué aux entreprises ferroviaires et regroupements internationaux concernés et à l'administration. Enfin, il est publié au *Moniteur belge*.

##### Section II. — Contrôle

Cette section circonscrit la manière dont le ministre ou son délégué assure le contrôle de la sécurité de l'infrastructure ferroviaire.

versterkt door, haar om te vormen tot naamloze vennootschap van publiek recht (wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven) bij koninklijk besluit van 30 september 1992 houdende goedkeuring van het eerste beheerscontract van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen en tot vaststelling van maatregelen met betrekking tot deze Maatschappij; dit besluit verleent aan de N.M.B.S. tevens een recht van volle eigendom over het spoorwegpatrimonium.

Het huidige ontwerp van besluit heeft tot doel de nog niet toegepaste deelaspecten van de richtlijn uit te voeren, meer bepaald de "scheiding tussen het beheer van de infrastructuur en de vervoersactiviteit", met inbegrip van de vaststelling van de veiligheidsnormen en -regels en van de controle op de toepassing ervan, en de "toegang tot en de doorvoer over de spoorweginfrastructuur".

Vermits België verplicht is de nodige maatregelen te treffen om de bepalingen van deze richtlijn in nationaal recht om te zetten, kan dit gebeuren bij een in Ministerraad overlegd koninklijk besluit overeenkomstig de wet van 18 februari 1969 betreffende de maatregelen ter uitvoering van de internationale verdragen en akten inzake vervoer over de weg, de spoorweg of de waterweg.

De maatregelen tot aanpassing van het nationaal recht, zoals deze in dit ontwerp van besluit worden voorgesteld, zijn onder zes hoofdstukken gegroepeerd.

#### HOOFDSTUK I. — Definities

Het eerste hoofdstuk bevat voornamelijk de definities, overgenomen van de richtlijn 91/440/EEG, van een aantal begrippen die deze richtlijn introduceert en die nodig zijn voor een juist begrip van de in de vijf volgende hoofdstukken opgenomen bepalingen.

De Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen wordt aangewezen als beheerder van de spoorweginfrastructuur, zijnde met name belast met de totstandbrenging en het onderhoud van de spoorweginfrastructuur, alsmede met het beheer van de regelings- en veiligheids-systemen.

#### HOOFDSTUK II. — Veiligheid van de spoorweginfrastructuur en van haar gebruik

Hoofdstuk II concretiseert de verplichtingen die aan de Lid-Staten worden opgelegd door artikel 7, 1 van de richtlijn, namelijk: "Zij zien erop toe dat de veiligheidsnormen en -voorschriften worden vastgesteld en dat de toepassing ervan gecontroleerd wordt. ». De huidige wetgeving omschrijft de overheidstaak inzake de veiligheid van het spoorwegverkeer niet in deze zin, zodat tevens een kader moet worden geschapen waarbinnen deze taak zich situeert. Dit hoofdstuk omvat drie afdelingen.

##### Afdeling I. — Vaststelling van de normen en voorschriften

Artikel 2 stelt dat de beheerder van de spoorweginfrastructuur bevoegd is voor de bepaling van de normen en voorschriften inzake de veiligheid van deze infrastructuur en van haar gebruik.

Zij moeten worden opgenomen in reglementen die eveneens normen en regels bevatten met betrekking tot het rollend materieel en het personeel dat de infrastructuur gebruikt voor zover deze normen en voorschriften strikt noodzakelijk zijn voor een veilig gebruik van de infrastructuur.

Ingevolge een opmerking van de Raad van State wordt er bepaald dat deze reglementen bij ministerieel besluit worden goedgekeurd op voorstel van de beheerder van de spoorweginfrastructuur. Deze reglementen kunnen bij het bestuur worden geraadpleegd.

Indien de veiligheid in het gedrang komt kan de beheerder van de spoorweginfrastructuur onverwijld maatregelen nemen die binnen de drie maanden door de minister moeten worden bevestigd.

Artikel 3 bepaalt dat de beheerder van de spoorweginfrastructuur alles in het werk moet stellen opdat de reglementen bedoeld in artikel 2 worden gegeredigd.

Artikel 4 bepaalt dat de beheerder van de spoorweginfrastructuur een inventaris opmaakt van al de in artikel 2 bedoelde reglementen. Deze inventaris wordt bovendien meegedeeld aan de betrokken spoorwegondernemingen en internationale samenwerkingsverbanden alsook aan het bestuur. Hij wordt tenslotte in het *Belgisch Staatsblad* bekendgemaakt.

##### Afdeling II. — Toezicht

Deze afdeling omschrijft de wijze waarop de minister of zijn gemachtigde toezicht houdt op de veiligheid van de spoorweginfrastructuur.

Les articles 5 et 7 précisent quels renseignements en matière de sécurité le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire doit systématiquement fournir au ministre et à son délégué, à savoir :

- un rapport annuel sur la sécurité du réseau;
- les rapports spéciaux d'accidents.

Le ministre fixe les modalités du rapport annuel sur la sécurité du réseau. Ces modalités contiennent notamment les éléments dont l'administration compétente pour le transport ferroviaire doit disposer pour contrôler l'application des règlements visés à l'article 2 et pour apprécier la situation générale de la sécurité du réseau.

Cette administration peut également procéder à des enquêtes ou participer à des enquêtes organisées par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.

Si le rapport de sécurité ou l'enquête qui a été instruite mettent à jour des problèmes concernant la sécurité, en fonction de l'article 6, le ministre ou son délégué juge de l'opportunité d'en informer le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et de l'obliger à prendre les mesures qui s'imposent. Dans ce cas, celui-ci doit adapter les normes et règles de la manière qu'il définit lui-même ou améliorer l'application de la réglementation existante en prenant les mesures appropriées.

L'article 7 précise également qu'en cas d'accident grave, le ministre et son délégué doivent être informés dans l'immédiat. Par accident grave, il faut entendre les cas de morts ou blessés graves, les accidents impliquant des marchandises dangereuses ou occasionnant une interruption importante du trafic.

### Section III. — Autorisations

La section III définit l'autorité compétente pour autoriser certains travaux ou installations sur ou à proximité du réseau ferroviaire.

Dans le passé, ces autorisations étaient octroyées par l'autorité de tutelle sur base des lois du 12 avril 1835, 23 juillet 1926 et 17 janvier 1938 et par le fait que jusqu'au 14 octobre 1992 l'Etat était propriétaire du réseau ferroviaire; la S.N.C.B. avait la jouissance de ce réseau pour une période de 75 ans.

Il convient d'adapter cet état de choses.

L'article unique de cette section s'inscrit dans la logique déjà retenue par l'article 166 de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, par l'article 2 de l'arrêté royal du 30 septembre 1992 portant approbation du premier contrat de gestion de la Société nationale des Chemins de fer belges et fixant des mesures relatives à cette société et par les sections I et II du présent chapitre, en octroyant les compétences visées au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire sans préjudice du maintien en vigueur de l'article 17 de la loi du 23 juillet 1926 créant la Société nationale des Chemins de fer belges.

### CHAPITRE III. — Redevance pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire

Ce chapitre instaure une redevance d'utilisation à payer au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire par les entreprises ferroviaires et les regroupements internationaux qui empruntent le réseau, en application de l'article 8 de la directive 91/440/CEE.

Comme le précise l'article 9 du projet, cette redevance est due à la fois pour les parcours en charge et à vide.

Pour tenir compte de la remarque formulée par le Conseil d'Etat, l'article 10 précise que la redevance envisagée est bien la contrepartie du service rendu conformément à l'article 8, alinéa 2 de la directive précitée.

Suite à la remarque du Conseil d'Etat, l'article 11 stipule que les modalités de fixation de la redevance d'utilisation seront définies par un arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres. Celui-ci établira les modalités à appliquer par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire pour le calcul de la redevance.

Par ailleurs, la référence à une facturation pour prestations spécifiques a été supprimée. Celles-ci faisant l'objet de conventions, aucune disposition réglementaire n'est nécessaire.

In artikelen 5 en 7 wordt bepaald welke inlichtingen inzake veiligheid de beheerder van de spoorweginfrastructuur stelselmatig aan de minister en aan zijn gemachtigde moet verstrekken, met name :

- een jaarlijks verslag over de veiligheid van het net;
- de bijzondere ongevallenverslagen.

De minister stelt de modaliteiten van het jaarlijks verslag over de veiligheid van het net vast. Deze modaliteiten bevatten inzonderheid de elementen waarover het bestuur dat voor het spoorvervoer bevoegd is, moet beschikken voor de beoordeling van de toepassing van de in artikel 2 bedoelde reglementen en van de algemene veiligheidstoestand.

Tevens kan dit bestuur onderzoeken instellen of aan interne onderzoeken van de beheerder van de spoorweginfrastructuur deelnemen.

Wanneer uit het veiligheidsverslag of uit een onderzoek ingesteld bij toepassing van artikel 6 problemen inzake veiligheid aan het licht komen, overweegt de minister of zijn gemachtigde de noodzaak om de beheerder van de spoorweginfrastructuur hiervan in kennis te stellen en hem te verplichten de nodige maatregelen te treffen. Deze dient in dit geval de normen en voorschriften bij te stellen op een wijze die hijzelf bepaalt of de toepassing van de bestaande reglementering te verbeteren door hiertoe de maatregelen te nemen die hij aangewezen acht.

Artikel 7 stelt dat bij ernstige ongevallen de minister en zijn gemachtigde onmiddellijk moeten worden ingelicht. Onder ernstige ongevallen worden ongevallen verstaan met dodelijk of zwaargewonde slachtoffers, met gevaarlijke goederen of ongevallen die een ernstige belemmering van het verkeer veroorzaken.

### Afdeling III. — Toelatingen

In de derde afdeling wordt vastgesteld wie bevoegd is om bepaalde werken of installaties op of in de buurt van het spoorweginet toe te staan.

Deze toelatingen werden in het verleden door de voogdij-overheid verleend op basis van de wetten van 12 april 1835, 23 juli 1926 en 17 januari 1938 mede vanuit het feit dat tot 14 oktober 1992 de Staat eigenaar van het spoorweginet was; de N.M.B.S. had het genot van dit net verworven voor een periode van 75 jaar.

Deze toestand moet dan ook aangepast worden.

Het enig artikel van deze afdeling trekt de logica door die reeds is aangehouden door artikel 166 van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, door artikel 2 van het koninklijk besluit van 30 september 1992 houdende goedkeuring van het eerste beheerscontract van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen en tot vaststelling van maatregelen met betrekking tot deze Maatschappij en door afdelingen I en II van dit hoofdstuk. Dit gebeurt door de bedoelde bevoegdheden te leggen bij de beheerder van de spoorweginfrastructuur onverminderd het van kracht blijven van artikel 17 van de wet van 23 juli 1926 tot oprichting van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen.

### HOOFDSTUK III. — Recht voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur

Dit hoofdstuk stelt een gebruiksrecht in die aan de beheerder van de spoorweginfrastructuur moet betaald worden door de spoorwegondernemingen en de internationale samenwerkingsverbanden die het net gebruiken bij toepassing van artikel 8 van de richtlijn 91/440/EEG.

Overeenkomstig artikel 9 van het ontwerp is deze vergoeding verschuldigd voor zowel de beladen als de lege ritten.

Om rekening te houden met een opmerking van de Raad van State wordt in artikel 10 verduidelijkt dat het overwogen gebruiksrecht wel degelijk de tegenwaarde is van de verleende dienst overeenkomstig artikel 8, alinea 2 van de bovenvermelde richtlijn.

Ingevolge het advies van de Raad van State stelt artikel 11 dat de wijze van berekening van het gebruiksrecht zal worden vastgesteld bij een in de Ministerraad overlegd koninklijk besluit. Dit laatste zal aangeven welke regels de beheerder van de spoorweginfrastructuur bij de berekening zal toepassen.

Verder werd de verwijzing naar het verrekenen van bijzondere diensten uit het ontwerp geschrapt. Deze bijzondere diensten vormen het onderwerp van overeenkomsten en dienen bijgevolg niet gereguleerd te worden.

## CHAPITRE IV. — Accès et transit à l'infrastructure ferroviaire

Le Chapitre IV transpose les dispositions de l'article 10 de la directive relatives aux conditions de reconnaissance de droits d'accès et de transit à l'infrastructure ferroviaire en faveur d'entreprises ferroviaires et de regroupements internationaux.

Les articles 12 et 13 déterminent les droits de certains prestataires de services ferroviaires sur l'infrastructure belge.

Outre la S.N.C.B., qui est propriétaire du réseau, certains regroupements internationaux et entreprises ferroviaires effectuant des transports combinés se voient accorder un droit d'accès à l'infrastructure; des regroupements internationaux reçoivent également un droit de transit. Il s'agit ici de la stricte exécution de la directive 91/440/CEE.

L'article 14 stipule que l'utilisation de l'infrastructure est soumise à certaines conditions de sécurité relatives à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation. En effet, le réseau ferroviaire ne peut être emprunté que par du matériel qui est techniquement adapté aux caractéristiques de l'infrastructure et la façon dont le personnel en fait usage doit être complètement en conformité avec les procédures fixées par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et approuvées par l'autorité ministérielle pour garantir la sécurité et la régulation du trafic.

Le chapitre II du présent projet d'arrêté désigne le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire en tant qu'instance responsable et compétente pour fixer les normes et règles de sécurité et pour s'assurer de l'application de celles-ci. Il est, dès lors, chargé de contrôler le matériel et le personnel utilisés par les entreprises ferroviaires. Cet examen a pour but de constater préalablement que l'utilisation du réseau n'endommagera pas l'infrastructure et ne mettra pas en péril la sécurité du trafic.

L'article 15 décrit cette compétence en ce qui concerne le matériel roulant. Sur proposition motivée du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, le ministre ou son délégué peut en interdire la circulation. Le contrôle préalable du matériel par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ne soustrait cependant pas l'entreprise ferroviaire à sa responsabilité pour des dommages que causerait le matériel ni à toutes autres obligations à caractère légal ou réglementaire.

Pour rencontrer la remarque du Conseil d'Etat, la référence au Regolamento Internazionale Carrozzi et Regolamento Internazionale Veicoli a été supprimée puisqu'il s'agit d'accords privés entre compagnies de chemins de fer.

L'article 16 énumère les exigences auxquelles le personnel de conduite et d'accompagnement des trains doit satisfaire et qui sont vérifiées par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire. Sur sa proposition, le ministre ou son délégué peut interdire à un personnel de conduite l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire.

A la fois, à l'article 15 et à l'article 16, une procédure d'urgence est prévue en cas de danger pour la sécurité ferroviaire.

En outre, le conducteur de train doit respecter le règlement du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire directement lié à la sécurité. Un aspect important en est la réglementation sur les temps de conduite et de repos, tel que le souligne l'article 17.

L'article 18 impose à l'entreprise ferroviaire ou à chaque membre d'un regroupement international d'être en mesure de couvrir sa responsabilité civile, soit parce qu'il a conclu un ou plusieurs contrats d'assurance, soit parce qu'il dispose de ressources suffisamment mobilisables à court terme permettant d'assumer les charges qui en découlent.

L'article 19 reprend les dispositions de l'article 10, 3 de la directive 91/440/CEE. Il a été tenu compte de la précision demandée par le Conseil d'Etat.

## CHAPITRE V. — Séparation entre la gestion de l'infrastructure et l'activité de transport

Le seul article de ce chapitre transpose l'obligation imposée aux Etats membres par l'article 6, 1 de la directive 91/440/CEE. Le choix s'est fait en faveur d'une séparation sur le plan comptable, ce qui implique pour la Société nationale des Chemins de fer belges d'établir des comptes distincts pour ses activités relatives à l'exploitation des services de transport et pour celles relatives à la gestion de l'infrastructure ferroviaire.

## HOOFDSTUK IV. — Toegang tot en doorvoer over de spoorweginfrastructuur

Hoofdstuk IV heeft betrekking op de omzetting van de bepalingen van artikel 10 van de richtlijn die betrekking hebben op de voorwaarden waaronder toegangs- en doorvoerrechten aan spoorwegondernemingen en internationale samenwerkingsverbanden worden verleend.

Artikelen 12 en 13 stellen vast welke rechten bepaalde leveranciers van spoorwegdiensten hebben op de Belgische infrastructuur.

Naast de N.M.B.S. als eigenaar van het net krijgen bepaalde internationale samenwerkingsverbanden en bepaalde spoorwegondernemingen die gecombineerd vervoer verrichten een toegangsrecht tot de infrastructuur; bepaalde internationale samenwerkingsverbanden krijgen eveneens een doorvoerrecht. Het betreft hier een strikte uitvoering van de richtlijn 91/440/EEG.

Artikel 14 bepaalt dat het gebruik van de infrastructuur aan bepaalde veiligheidsvoorwaarden met betrekking tot de spoorweginfrastructuur en haar gebruik moet beantwoorden. Het spoorwegnet is immers slechts geschikt om te worden bereden met materieel dat technisch is afgestemd op de karakteristieken van de infrastructuur en de wijze waarop het door het personeel wordt bereden moet volledig in overeenstemming zijn met de procedures die door de beheerder van de spoorweginfrastructuur werden vastgesteld en goedgekeurd door de bevoegde minister om de veiligheid en de regelmaat van het verkeer te waarborgen.

Hoofdstuk II van dit ontwerp van besluit duidt de beheerder van de infrastructuur aan als verantwoordelijke en bevoegde instantie voor het vaststellen van de veiligheidsnormen en -voorschriften en voor het toezicht op de toepassing ervan. Hij is dan ook belast met de controle op het door de spoorwegondernemingen gebruikte materieel en personeel. Deze verificatie heeft tot doel vooraf vast te stellen of het gebruik van het net de infrastructuur niet zal beschadigen en de veiligheid van het verkeer niet in het gedrang zal brengen.

Artikel 15 beschrijft deze bevoegdheid m.b.t. het rollend materieel. Op gemotiveerd voorstel van de beheerder van de infrastructuur kan de minister of zijn gemachtigde dit materieel een rijverbod opleggen. Het voorafgaand nazicht van dit materieel door de beheerder van de spoorweginfrastructuur onthefft de spoorwegonderneming evenwel niet van de aansprakelijkheid voor de schade die dit materieel veroorzaakt en evenmin van enige verplichting van wettelijke of reglementaire aard.

Om tegemoet te treden aan de opmerkingen van de Raad van State werd de verwijzing naar het Regolamento Internazionale Carrozzi en het Regolamento Internazionale Veicoli geschrapt omdat het om akkoorden gaat tussen spoorwegmaatschappijen.

Artikel 16 somt de eisen op waaraan de bestuurders en de begeleiders van de treinen moeten voldoen en die door de beheerder van de spoorweginfrastructuur worden nagezien. Op zijn voorstel kan de minister of zijn gemachtigde een bestuurder een rijverbod opleggen.

In de artikelen 15 en 16 is een procedure vastgelegd om dringende maatregelen te treffen wanneer de spoorwegveiligheid in het gedrang komt.

Bovendien dient de treinbestuurder het reglement van de beheerder van de spoorweginfrastructuur na te leven dat rechtstreeks betrekking heeft op de veiligheid. Een belangrijk aspect hiervan is de reglementering op de rij- en rusttijden, zoals benadrukt in artikel 17.

Artikel 18 verplicht de spoorwegonderneming of elk lid van ieder internationaal samenwerkingsverband in staat te zijn haar burgerlijke aansprakelijkheid te dekken, hetzij doordat ze een of meerdere verzekeringscontracten heeft afgesloten, hetzij doordat zij over middelen beschikt die op korte termijn voldoende kunnen worden vrijgemaakt en die toelaten het hoofd te bieden aan de kosten die uit deze aansprakelijkheid voortvloeien.

Artikel 19 neemt de bepalingen over van artikel 10, 3 van de richtlijn 91/440/EEG. Er werd rekening gehouden met de verduidelijkingen gevraagd door de Raad van State.

## HOOFDSTUK V. — Scheiding tussen het beheer van de infrastructuur en de vervoersactiviteit

Het enig artikel van dit hoofdstuk voert de verplichting uit die artikel 6, 1 van de richtlijn 91/440/EEG aan de Lid-Staten oplegt. Er werd gekozen voor een scheiding op boekhoudkundig vlak; dit houdt in dat de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen afzonderlijke rekeningen houdt, enerzijds voor de activiteiten met betrekking tot de exploitatie van vervoerdiensten en, anderzijds, voor haar activiteiten met betrekking tot het beheer van de spoorweginfrastructuur.

## CHAPITRE VI. — Dispositions modificatives et abrogatoires

L'article 21 modifie la loi du 23 février 1869 relative aux cessions de concessions de chemins de fer afin de la mettre en conformité avec les articles 12, 13 et 14 du présent projet d'arrêté.

De même, l'article 22 modifie l'arrêté royal du 4 juillet 1936 relatif au contrôle de l'Etat en matière d'accidents graves de nature à compromettre la sécurité des chemins de fer, afin de le mettre en conformité avec les dispositions du Chapitre II, en particulier la Section III du présent projet d'arrêté.

Afin d'éliminer la contradiction entre, d'une part, les dispositions du Chapitre I<sup>er</sup> et du Chapitre IV, en particulier les articles 12, 13 et 14, et, d'autre part, celles de l'article 161 de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, l'article 161 précité est abrogé par l'article 23 du présent projet d'arrêté.

J'ai l'honneur d'être,

Sire,  
de Votre Majesté  
le très respectueux  
et très fidèle serviteur,  
Le Ministre des Transports,  
M. DAERDEN

5 FEVRIER 1997. — Arrêté royal exécutant la directive du Conseil des Communautés européennes (91/440/CEE) du 29 juillet 1991 relative au développement de chemins de fer communautaires

ALBERT II, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu le Traité du 25 mars 1957 instituant la Communauté économique européenne approuvé par la loi du 2 décembre 1957, notamment l'article 75;

Vu la directive du Conseil des Communautés européennes (91/440/CEE) du 29 juillet 1991 relative au développement de chemins de fer communautaires;

Vu la loi du 12 avril 1835 concernant les péages et les règlements de police sur les chemins de fer;

Vu la loi du 23 février 1869 relative aux cessions de concessions de chemins de fer;

Vu la loi du 18 février 1969 relative aux mesures d'exécution des traités et actes internationaux en matière de transport par route, par chemin de fer ou par voie navigable, notamment l'article 1<sup>er</sup>, modifié par les lois du 21 juin 1985 et 28 juillet 1987;

Vu la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, notamment l'article 161;

Considérant que les Gouvernements régionaux ont été associés à l'élaboration du présent arrêté;

Vu l'avis de la Commission des Communautés européennes du 28 novembre 1994;

Vu l'avis de l'Inspection des Finances du 24 octobre 1995;

Vu l'accord du Ministre du Budget du 7 octobre 1996;

Vu l'urgence motivée par le fait que la Commission des Communautés européennes fait de la transposition en droit belge de la directive 91/440/CEE du 29 juillet 1991 relative au développement de chemins de fer communautaires une condition de l'adoption d'une décision reconnaissant que la création d'une société pour le financement des investissements relatifs au TGV, telle que décidée par le Gouvernement, ne comporte pas d'aide d'Etat incompatible avec le marché commun, tandis que cette décision de la Commission conditionne la mise en place de la dite société, indispensable à brève échéance, pour fournir à la Société nationale des Chemins de fer belges le financement prévu pour les travaux relatifs au TGV dans le cadre de son plan de restructuration "Objectif 2005";

Vu les lois coordonnées sur le Conseil d'Etat, notamment l'article 3 bis, paragraphe 1<sup>er</sup>;

Vu l'avis du Conseil d'Etat donné le 11 décembre 1996, en application de l'article 84, alinéa 1<sup>er</sup> - 2<sup>o</sup> des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat;

## HOOFDSTUK VI. — Wijzigings- en opheffingsbepalingen

Artikel 21 wijzigt de wet van 23 februari 1869 betreffende de afstand van spoorwegvergunningen teneinde deze in overeenstemming te brengen met de artikelen 12, 13 en 14 van dit ontwerp van besluit.

Bij artikel 22 wordt eveneens het koninklijk besluit van 4 juli 1936 betreffende het staattoezicht inzake erge ongevallen die de veiligheid op de spoorwegen in gevaar kunnen brengen, gewijzigd teneinde ze in overeenstemming te brengen met de bepalingen van Hoofdstuk II, inzonderheid Afdeling III van dit ontwerp van besluit.

Teneinde de tegenstrijdigheid tussen, enerzijds, de bepalingen van Hoofdstuk I en van Hoofdstuk IV, inzonderheid artikelen 12, 13 en 14, en, anderzijds, deze van artikel 161 van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven weg te werken, wordt voornoemd artikel 161 opgeheven door artikel 23 van dit ontwerp van besluit.

Ik heb de eer te zijn,

Sire,  
van Uw Majesteit,  
de zeer eerbiedige  
en zeer getrouwe dienaar,  
De Minister van Vervoer,  
M. DAERDEN

5 FEBRUARI 1997. — Koninklijk besluit 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

ALBERT II, Koning der Belgen,

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

Gelet op het Verdrag van 25 maart 1957 tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap goedgekeurd bij de wet van 2 december 1957, inzonderheid op artikel 75;

Gelet op 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 de wet van 12 april 1835 betreffende de tolgelden en het politiereglement op de spoorwegen;

Gelet op de wet van 23 februari 1869 betreffende de afstand van spoorwegvergunningen;

Gelet op de wet van 18 februari 1969 betreffende de maatregelen ter uitvoering van de internationale verdragen en akten inzake vervoer over de weg, de spoorweg of de waterweg, inzonderheid op artikel 1, gewijzigd bij de wetten van 21 juni 1985 en 28 juli 1987;

Gelet op de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, inzonderheid artikel 161;

Overwegende dat de Gewestregeringen bij het ontwerpen van dit besluit werden betrokken;

Gelet op het advies van de Commissie van de Europese Gemeenschappen van 28 november 1994;

Gelet op het advies van de Inspectie van Financiën van 24 oktober 1995;

Gelet op het akkoord van de Minister van Begroting van 7 oktober 1996;

Gelet op de dringendheid doordat de Commissie van de Europese Gemeenschappen de omzetting in het Belgisch recht van de richtlijn 91/440/EEG van de Raad van 29 juli 1991 betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap tot voorwaarde stelt voor de erkenning dat de financiering van de investeringen voor de HST waartoe de regering heeft besloten, geen met de gemeenschappelijke markt strijdige staatssteun inhoudt, terwijl deze beslissing van de Commissie nodig is voor de werking van de financieringsmaatschappij die op korte termijn middelen voor de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen voor de HST-werken zoals voorzien in het herstructureringsplan "Doelstelling 2005" ter beschikking moet stellen;

Gelet op de gecoördineerde wetten op de Raad van State inzonderheid op artikel 3bis, paragraaf 1;

Gelet op het advies van de Raad van State gegeven op 11 december 1996 bij toepassing van artikel 84, alinea 1 - 2<sup>o</sup>, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State;

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

Nous avons arrêté et arrêtons :

#### CHAPITRE I<sup>er</sup>. — Définitions

**Article 1<sup>er</sup>.** Pour l'application du présent arrêté on entend par :

- "ministre" : le ministre compétent pour le transport ferroviaire;
- "délégué du ministre" : le directeur général de l'administration qui est compétente pour le transport ferroviaire;
- "administration" : l'administration qui est compétente pour le transport ferroviaire;
- "gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire" : la Société nationale des Chemins de fer belges;
- "entreprise ferroviaire" : toute entreprise à statut privé ou public dont l'activité principale est la fourniture de prestations de transport de marchandises et/ou de voyageurs par chemin de fer, la traction devant être obligatoirement assurée par cette entreprise et l'activité ne pouvant être limitée à l'exploitation des seuls transports urbains, suburbains ou régionaux;
- "infrastructure ferroviaire" : l'ensemble des éléments visés à l'annexe I, partie A, du Règlement (CEE) n° 2598/70 de la Commission, du 18 décembre 1970, relatif à la fixation du contenu des différentes positions des schémas de comptabilisation de l'annexe I 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";
- "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 internationaux entre ces Etats membres;
- "services urbains et suburbains" : les services de transports répondant aux besoins d'un centre urbain ou d'une agglomération, ainsi qu'aux besoins de transports entre ce centre ou cette agglomération et ses banlieues;
- "services régionaux" : les services de transport destinés à répondre aux besoins de transports d'une région.

#### CHAPITRE II. — Sécurité de l'infrastructure ferroviaire et de son utilisation

##### Section I. — Fixation des normes et règles

**Art. 2.** Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire fixe les normes et règles afférentes à la sécurité de l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation. Les normes et règles générales sont reprises dans des règlements.

Sur proposition du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, le ministre approuve ces règlements par arrêté ministériel. Ils peuvent être consultés auprès de l'administration.

En cas 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 à l'alinéa 1<sup>er</sup> du présent article. Ces mesures sont applicables dès leur notification aux entreprises ferroviaires et regroupements internationaux concernés, ainsi qu'à l'administration. A défaut d'approbation par le ministre, ces mesures ne sont valables que trois mois.

**Art. 3.** Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire s'assure de l'application des règlements afférents à la sécurité de l'infrastructure ferroviaire, visés à l'article 2 du présent arrêté.

**Art. 4.** Un inventaire, publié au *Moniteur belge*, énumère les règlements visés à l'article 2 du présent arrêté. Il est mis à jour au moins une fois par an.

L'inventaire, ainsi que ses mises à jour, sont communiqués par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire aux entreprises ferroviaires et regroupements internationaux concernés ainsi qu'à l'administration.

##### Section II. — Contrôle

**Art. 5.** Chaque année, avant le 31 mars, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire transmet un rapport de sécurité au ministre et à son délégué; ce rapport porte sur l'exercice précédent. Le ministre fixe les modalités de ce rapport.

Op de voordracht van Onze Minister van Vervoer en op het advies van Onze in Raad vergaderde Ministers,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

#### HOOFDSTUK I. — Definities

**Artikel 1.** Voor de toepassing van dit besluit wordt verstaan onder :

- "minister" : de minister die voor de spoorwegvervoer bevoegd is;
- "de gemachtigde van de minister" : de directeur-generaal van het bestuur dat voor het spoorwegvervoer bevoegd is;
- "bestuur" : het bestuur dat voor het spoorwegvervoer bevoegd is;
- "beheerder van de spoorweginfrastructuur" : de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen;
- "spoorwegonderneming" : iedere privaatrechtelijke of publiekrechtelijke onderneming waarvan de voornaamste activiteit bestaat in het leveren van spoorwegvervoerdiensten voor goederen en/of reizigers, waarbij in ieder geval door deze onderneming voor de tractie moet worden gezorgd en waarbij de activiteiten niet tot de exploitatie van stads-, voorstads- en regionaal vervoer mogen beperkt zijn;
- "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";
- "internationaal samenwerkingsverband" : ieder samengaan van ten minste twee in verschillende Lid-Staten van de Europese Unie gevestigde spoorwegondernemingen, dat ten doel heeft het leveren van diensten op het gebied van internationaal vervoer tussen die Lid-Staten;
- "stads- en voorstadsvervoerdiensten" : vervoerdiensten die beantwoorden aan de behoeften van een stedelijk centrum of een agglomeratie, alsook aan de behoeften aan vervoer tussen dit centrum of deze agglomeratie en de voorstedelijke gebieden;
- "regionale vervoerdiensten" : vervoerdiensten die gericht zijn op de vervoerbehoefden van een regio.

#### HOOFDSTUK II. — Veiligheid van de spoorweginfrastructuur en van haar gebruik

##### Afdeling I. — Vaststelling van de normen en voorschriften

**Art. 2.** De beheerder van de spoorweginfrastructuur stelt de normen en voorschriften inzake de veiligheid van de spoorweginfrastructuur en van haar gebruik vast. De algemene normen en voorschriften worden in reglementen opgenomen.

Op voorstel van de beheerder van de spoorweginfrastructuur keurt de minister deze reglementen bij ministerieel besluit goed. Zij kunnen bij het bestuur worden geraadpleegd.

De beheerder van de spoorweginfrastructuur kan dringende maatregelen nemen die van de reglementen bedoeld in de eerste alinea van dit artikel afwijken, indien gevaar bestaat voor de veiligheid van de spoorweginfrastructuur of haar gebruik. Deze maatregelen worden toegepast vanaf hun melding aan de betrokken spoorwegondernemingen en internationale samenwerkingsverbanden alsook aan het bestuur. Bij ontstentenis van goedkeuring door de minister blijven deze maatregelen slechts drie maanden geldig.

**Art. 3.** De beheerder van de spoorweginfrastructuur vergewist zich van de toepassing van de reglementen met betrekking tot de veiligheid van de spoorweginfrastructuur bedoeld in artikel 2 van dit besluit.

**Art. 4.** Een inventaris bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad* somt de van kracht zijnde reglementen bedoeld in artikel 2 van dit besluit op. Hij wordt minstens één maal per jaar bijgewerkt.

De inventaris en zijn bijwerkingen worden door de beheerder van de spoorweginfrastructuur aan de betrokken spoorwegondernemingen en internationale samenwerkingsverbanden evenals aan het bestuur medegedeeld.

##### Afdeling II. — Toezicht

**Art. 5.** De beheerder van de spoorweginfrastructuur zendt vóór 31 maart van ieder jaar een veiligheidsverslag aan de minister en aan zijn gemachtigde; dit verslag handelt over het afgelopen dienstjaar. De minister stelt er de modaliteiten van vast.

L'administration contrôle l'application des règlements visés à l'article 2 du présent arrêté et apprécie la situation générale de sécurité du réseau, notamment sur base du rapport de sécurité visé à l'alinéa précédent.

A tout moment et d'initiative, les fonctionnaires de cette administration peuvent procéder ou participer à des enquêtes en rapport avec la sécurité.

**Art. 6.** 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. 7.** Pour chaque accident d'exploitation ou affectant celle-ci, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire envoie une copie de son rapport spécial d'accident à l'administration.

En cas d'accident grave, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire est tenu d'en informer immédiatement le ministre et son délégué.

#### Section III. — Autorisations

**Art. 8.** Les autorisations relatives à l'établissement de canalisations d'égouts, fosses de déchargement, conduites d'eau, ainsi qu'à la construction des ouvrages d'art au-dessus ou en-dessous du chemin de fer sont délivrées par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.

#### CHAPITRE III. — Redevance pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire

**Art. 9.** Les entreprises ferroviaires et les regroupements internationaux payent au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire une redevance pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire.

Cette redevance est due pour tous les parcours des trains, y compris les parcours à vide.

**Art. 10.** La redevance d'utilisation est calculée de manière à éviter toute discrimination. Elle ne peut excéder les coûts totaux inhérents à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire.

**Art. 11.** Les modalités de fixation de la redevance d'utilisation sont définies par arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres, après avis du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.

#### CHAPITRE IV. — Accès et transit à l'infrastructure ferroviaire

**Art. 12.** Ont un droit d'accès à l'infrastructure ferroviaire belge :

— la Société nationale des Chemins de fer belges pour l'exploitation de l'ensemble de ses activités de transport de voyageurs et de marchandises;

— les regroupements internationaux dont fait partie une entreprise ferroviaire belge pour les prestations de services de transports internationaux entre les Etats membres de l'Union européenne;

— les entreprises ferroviaires établies dans un des Etats membres de l'Union européenne pour l'exploitation de services de transports combinés internationaux de marchandises.

**Art. 13.** Tout regroupement international a le droit de transit sur l'infrastructure ferroviaire belge pour les prestations de services de transports internationaux qu'il effectue entre des Etats membres de l'Union européenne dans chacun desquels est établie une entreprise ferroviaire au moins qui fait partie de ce groupement.

**Art. 14.** Les droits d'accès et de transit visés aux articles 12 et 13 du présent arrêté sont exercés sous les conditions de sécurité relatives à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation visées aux articles 15 à 19 du présent arrêté.

**Art. 15.** Tout matériel ferroviaire appelé à circuler sur le réseau ferroviaire belge doit être apte à utiliser cette infrastructure, et être conforme aux règlements visés à l'article 2 du présent arrêté.

Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire s'assure préalablement de cette aptitude, du bon entretien de ce matériel et du fonctionnement correct des organes liés à la sécurité. En cas de manquement, sur proposition motivée du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, le ministre ou son délégué peut en interdire la circulation.

Het bestuur ziet toe op de toepassing van de reglementen bedoeld in artikel 2 van dit besluit en beoordeelt de algemene veiligheidsstand van het net, inzonderheid op basis van het veiligheidsverslag bedoeld in de voorgaande alinea.

De ambtenaren van het bestuur kunnen op ieder ogenblik en op eigen initiatief een onderzoek met betrekking tot de veiligheid instellen of aan dergelijke onderzoeken deelnemen.

**Art. 6.** Zo de minister het nodig acht, verplicht hij de beheerder van de spoorweginfrastructuur tot het treffen van aanvullende maatregelen inzake de veiligheid van het net.

**Art. 7.** De beheerder van de spoorweginfrastructuur zendt een kopie van zijn bijzonder ongevalverslag over elk exploitatieongeval of ongeval dat de exploitatie in het gedrang brengt aan het bestuur.

De beheerder van de spoorweginfrastructuur dient de minister en zijn gemachtigde over zware ongevallen onmiddellijk in te lichten.

#### Afdeling III. — Toelatingen

**Art. 8.** De toelatingen voor het aanleggen van rioleringen, losputten, waterleidingen en voor het bouwen van kunstwerken boven of onder een spoorweg worden door de beheerder van de spoorweginfrastructuur afgeleverd.

#### HOOFDSTUK III. — Gebruiksrecht voor de spoorweginfrastructuur

**Art. 9.** De spoorwegondernemingen en de internationale samenwerkingsverbanden betalen aan de beheerder van de spoorweginfrastructuur een gebruiksrecht voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur.

Het gebruiksrecht is verschuldigd voor al de ritten van de treinen, met inbegrip van de lege ritten.

**Art. 10.** Het gebruiksrecht wordt op niet-discriminerende wijze berekend. Het mag niet meer bedragen dan de totale kosten veroorzaakt door het gebruik van de spoorweginfrastructuur.

**Art. 11.** De wijze van vaststelling van het gebruiksrecht wordt bij een in ministerraad overlegd koninklijk besluit bepaald na raadpleging van de beheerder van de spoorweginfrastructuur.

#### HOOFDSTUK IV. — Toegang tot en doorvoer over de spoorweginfrastructuur

**Art. 12.** Hebben een recht van toegang tot de Belgische spoorweginfrastructuur :

— de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, voor de exploitatie van het geheel van haar activiteiten van personen- en goederenvervoer;

— de internationale samenwerkingsverbanden waarvan een Belgische spoorwegonderneming deel uitmaakt, voor het verlenen van internationale vervoerdiensten tussen de Lid-Staten van de Europese Unie;

— de spoorwegondernemingen, die gevestigd zijn in een Lid-Staat van de Europese Unie, voor de levering van diensten van internationaal gecombineerd goederenvervoer.

**Art. 13.** Elk internationaal samenwerkingsverband heeft een doorvoerrecht over de Belgische spoorweginfrastructuur voor de levering van internationale vervoerdiensten die het verricht tussen de Lid-Staten van de Europese Unie mits dat in elk van deze minstens een spoorwegonderneming is gevestigd die deel uitmaakt van het samenwerkingsverband.

**Art. 14.** De in de artikelen 12 en 13 van dit besluit bedoelde rechten van toegang en doorvoer worden uitgeoefend onder de veiligheidsvoorwaarden met betrekking tot de spoorweginfrastructuur en haar gebruik bedoeld in de artikelen 15 tot 19 van dit besluit.

**Art. 15.** Alle spoorwegmaterieel bestemd om over het Belgisch spoorwegnet te rijden dient geschikt te zijn om deze infrastructuur te gebruiken en in overeenstemming te zijn met de reglementen bedoeld in artikel 2 van dit besluit.

De beheerder van de spoorweginfrastructuur vergewist zich voorafgaandelijk van deze geschiktheid, van het degelijk onderhoud van het materieel en van de correcte werking van de onderdelen met betrekking tot de veiligheid. Bij tekortkomingen kan de minister of zijn gemachtigde op gemotiveerd voorstel van de beheerder van de spoorweginfrastructuur voor dit materieel een rijverbod opleggen.

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 au ministre ou à son délégué

Les dispositions prévues à l'alinéa précédent ne déchargent pas l'utilisateur du matériel, ni de sa responsabilité pour tout dommage que ce matériel pourrait causer, ni du respect de toute autre obligation à caractère légal ou réglementaire.

Tous les frais encourus par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire en vue de cette vérification sont à charge de l'entreprise ferroviaire ou du regroupement international.

**Art. 16.** Le personnel assurant la conduite et l'accompagnement des trains sur l'infrastructure ferroviaire belge doit posséder la formation requise pour pouvoir se conformer aux règlements visés à l'article 2 du présent arrêté.

En ce qui concerne plus particulièrement le personnel assurant la conduite des trains, celui-ci doit :

— posséder un certificat d'aptitude physique ne remontant pas à plus d'un an;

— posséder un certificat de conducteur de train délivré par une entreprise ferroviaire établie dans un Etat membre de l'Union européenne;

— avoir été reconnu apte à circuler sur l'infrastructure ferroviaire belge, au terme d'un examen théorique et pratique organisé par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, portant principalement sur la sécurité, sur les procédures de dialogue avec le gestionnaire de l'infrastructure et sur la connaissance des lignes à parcourir et des engins de traction utilisés; cette reconnaissance est valable pour une période de trois ans.

Ces exigences sont vérifiées par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire. Si le conducteur ne satisfait pas à ces exigences, le ministre ou son délégué peut lui interdire l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, sur proposition motivée du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.

Lorsque le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire constate que le conducteur, dans l'exercice de ses prestations, met en péril la sécurité ferroviaire, à condition d'en référer immédiatement au ministre ou à son délégué.

Les frais encourus par 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.

**Art. 17.** 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 l'intervalle minimal entre deux prestations successives en vigueur sur ce réseau. Ces dispositions font partie des règlements visés à l'article 2 du présent arrêté.

**Art. 18.** Toute entreprise ferroviaire ou chaque membre de tout regroupement international, qui utilise l'infrastructure ferroviaire belge, doit apporter la preuve qu'il peut assumer les conséquences financières découlant de faits qui engageraient sa responsabilité civile, soit parce qu'il a conclu un ou plusieurs contrats d'assurance couvrant adéquatement celle-ci, soit parce qu'il dispose de ressources suffisamment mobilisables à court terme permettant d'assumer de telles charges.

Le ministre peut préciser le montant des charges visées à l'alinéa précédent.

**Art. 19.** Préalablement à l'exercice d'un droit visé aux articles 12 et 13 du présent arrêté, l'entreprise ferroviaire ou le regroupement international conclut un accord d'ordre technique, administratif et financier avec le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, afin de régler les questions de sécurité et de régulation du trafic. Cet accord ne peut pas être discriminatoire.

Wanneer de beheerder van de spoorweginfrastructuur vaststelt dat het daadwerkelijk gebruikte materieel de veiligheid van de spoorwegen in gevaar brengt kan hij voor dit materieel een rijverbod opleggen mits hiervoor onverwijld naar de minister of zijn gemachtigde te verwijzen.

De bepalingen van de voorgaande alinea ontfasten de gebruiker van het materieel niet van zijn aansprakelijkheid voor de schade die het rollend materieel veroorzaakt, noch van de naleving van elke andere wettelijke of reglementaire verplichting.

Al de kosten die de beheerder van de spoorweginfrastructuur bij deze controles maakt, zijn ten laste van de spoorwegonderneming of het internationaal samenwerkingsverband.

**Art. 16.** De bestuurders en begeleiders van de treinen die rijden op de Belgische spoorweginfrastructuur, moeten over de vereiste vorming beschikken om de reglementen bedoeld in artikel 2 van dit besluit te kunnen naleven.

Wat meer in het bijzonder de treinbestuurder betreft, deze dient :

— een getuigschrift van lichamelijke geschiktheid te bezitten dat niet ouder is dan één jaar;

— een getuigschrift van treinbestuurder te bezitten, gegeven door een spoorwegonderneming gevestigd in een Lid-Staat van de Europese Unie;

— als bekwaam erkend te zijn om op de Belgische spoorweginfrastructuur te rijden na het slagen voor een theoretisch en een praktisch examen georganiseerd door de beheerder van de spoorweginfrastructuur dat hoofdzakelijk betrekking heeft op de veiligheid, de procedures om te dialogeren met de beheerder van de spoorweginfrastructuur en de kennis van de te berijden lijnen en op de gebruikte tractievoertuigen; deze erkenning is drie jaar geldig.

De beheerder van de spoorweginfrastructuur ziet erop toe dat aan deze eisen is voldaan. Wanneer een bestuurder niet voldoet aan deze eisen kan de minister of zijn gemachtigde op gemotiveerd voorstel van de beheerder van de spoorweginfrastructuur hem de toegang tot het net verbieden.

Wanneer de beheerder van de spoorweginfrastructuur vaststelt dat de bestuurder tijdens zijn werkzaamheden de veiligheid van de spoorwegen in gevaar brengt kan hij hem een rijverbod opleggen mits hiervoor onverwijld naar de minister of zijn gemachtigde te verwijzen.

De kosten die de beheerder van de spoorweginfrastructuur maakt met betrekking tot de aan het personeel gestelde eisen zijn ten laste van de spoorwegonderneming of het internationaal samenwerkingsverband.

**Art. 17.** Het personeel van elke spoorwegonderneming of van elk internationaal samenwerkingsverband dat het net gebruikt, eerbiedigt de regels die op dit net gelden inzake de maximale duur van een prestatie en de minimale rustpauze tussen twee opeenvolgende prestaties. Deze bepalingen maken deel uit van de in artikel 2 bedoelde reglementen.

**Art. 18.** Iedere spoorwegonderneming die of elk lid van ieder internationaal samenwerkingsverband dat de Belgische spoorweginfrastructuur gebruikt dient het bewijs te leveren dat zij of het de financiële gevolgen, voortvloeiend uit de feiten die haar of zijn burgerlijke aansprakelijkheid in het geding zouden brengen, kan dragen hetzij omdat zij of het een of meerdere verzekeringsovereenkomsten, die deze aansprakelijkheid gepast dekken, heeft afgesloten, hetzij omdat zij of het over middelen beschikt die op korte termijn voldoende kunnen worden vrijgemaakt en die toelaten deze kosten te dragen.

De minister kan het bedrag van de kosten, bedoeld in het voorgaande lid, bepalen.

**Art. 19.** De spoorwegonderneming die of het internationaal samenwerkingsverband dat een recht als bedoeld in de artikelen 12 en 13 van dit besluit wil uitoefenen, maakt met de beheerder van de spoorweginfrastructuur afspraken van technische, administratieve en financiële aard ten einde voor de aangelegenheden met betrekking tot de veiligheid en de regeling van het verkeer tot overeenstemming te komen. Deze overeenkomst mag niet discriminerend zijn.



CHAPITRE V. — Séparation entre la gestion de l'infrastructure et l'activité de transport

Art. 20. La Société nationale des Chemins de fer belges tient des comptes distincts, d'une part, pour ses activités relatives à l'exploitation des services de transport et, d'autre part, pour ses activités relatives à la gestion de l'infrastructure ferroviaire.

CHAPITRE VI. — Dispositions modificatives et abrogatoires

Art. 21. L'article 1<sup>er</sup> de la loi du 23 février 1869 relative aux cessions de concessions de chemins de fer est complété par l'alinéa suivant :

« N'est pas considérée comme cession, la mise à disposition des lignes pour l'exercice des droits d'accès et de transit conférés en exécution de la directive du Conseil des Communautés européennes (91/440/CEE) du 29 juillet 1991 relative au développement de chemins de fer communautaires. »

Art. 22. L'arrêté royal du 4 juillet 1936 relatif au contrôle de l'Etat en matière d'accidents graves de nature à compromettre la sécurité sur les chemins de fer d'intérêt général et les chemins de fer vicinaux, est complété par un article *1bis*, rédigé comme suit :

« Art. *1bis*. Le règlement visé à l'article 1<sup>er</sup> ne s'applique pas aux chemins de fer d'intérêt général. »

Art. 23. L'article 161 de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques est abrogé.

Art. 24. Notre Ministre des Transports est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 5 février 1997.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre des Transports,  
M. DAERDEN

HOOFDSTUK V. — Scheiding tussen het beheer van de infrastructuur en de vervoersactiviteit

Art. 20. De Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen houdt afzonderlijke rekeningen voor enerzijds de activiteiten met betrekking tot de exploitatie van vervoerdiensten en anderzijds voor haar activiteiten met betrekking tot het beheer van de spoorweginfrastructuur.

HOOFDSTUK VI. — Wijzigings- en opheffingsbepalingen

Art. 21. Artikel 1 van de wet van 23 februari 1869 betreffende de afstand van spoorwegvergunningen wordt aangevuld met het volgende lid :

« Als afstand wordt niet beschouwd, het ter beschikking stellen van de lijnen voor de uitoefening van de toegangs- en doorvoerrechten die ter 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 worden verleend. »

Art. 22. Het koninklijk besluit van 4 juli 1936 betreffende het staatstoezicht inzake erge ongevallen die de veiligheid op de spoorwegen van algemeen belang en op de buurtspoorwegen in gevaar kunnen brengen, wordt aangevuld met een artikel *1bis*, luidend als volgt :

« Art. *1bis*. Het in artikel 1 bedoelde reglement is niet van toepassing voor wat de spoorwegen van algemeen belang betreft. »

Art. 23. Artikel 161 van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, wordt opgeheven.

Art. 24. Onze Minister van Vervoer is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 5 februari 1997.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Vervoer,  
M. DAERDEN

MINISTÈRE DES CLASSES MOYENNES  
ET DE L'AGRICULTURE

F. 97 — 442

[C - 97/22063]

Arrêté royal relatif au régime de pension des travailleurs indépendants en application des articles 15 et 27 de la loi du 26 juillet 1996 portant modernisation de la sécurité sociale et assurant la viabilité des régimes légaux de pensions et de l'article 3, § 1<sup>er</sup>, 4<sup>e</sup>, de la loi du 26 juillet 1996 visant à réaliser les conditions budgétaires de la participation de la Belgique à l'Union économique et monétaire européenne.

RAPPORT AU ROI

Sire,

Le projet d'arrêté royal qui Vous est soumis pour signature, est pris en exécution des articles 15 et 27 de la loi du 26 juillet 1996 portant modernisation de la sécurité sociale et assurant la viabilité des régimes légaux de pensions et de l'article 3, § 1, 4<sup>e</sup>, de la loi du 26 juillet 1996 visant à réaliser les conditions budgétaires de la participation de la Belgique à l'Union économique et monétaire européenne.

Dans sa déclaration du 1<sup>er</sup> octobre 1996, le Gouvernement a annoncé un certain nombre de mesures relatives à la réforme du régime de pension des travailleurs indépendants. Il s'agit de mesures structurelles et sélectives qui doivent, d'une part, assurer la viabilité du régime et, d'autre part, le lier plus étroitement aux évolutions sociales. Cette première série de mesures est concrétisée dans le présent arrêté.

La viabilité du régime de pension des travailleurs indépendants est liée à la viabilité financière du statut social des travailleurs indépendants. Cela implique qu'une gestion financière efficace doit être menée et que des mesures structurelles doivent être prises tant dans le domaine des recettes que dans celui des dépenses.

MINISTERIE VAN MIDDENSTAND  
EN LANDBOUW

N. 97 — 442

[C - 97/22063]

Koninklijk besluit betreffende het pensioenstelsel der zelfstandigen met toepassing van de artikelen 15 en 27 van de wet van 26 juli 1996 tot modernisering van de sociale zekerheid en tot vrijwaring van de leefbaarheid van de wettelijke pensioenstelsels en van artikel 3, § 1, 4<sup>e</sup>, van de wet van 26 juli 1996 strekkende tot realisatie van de budgettaire voorwaarden tot deelname van België aan de Europese en Monetaire Unie

VERSLAG AAN DE KONING

Sire,

Het ontwerp koninklijk besluit dat U ter ondertekening wordt voorgelegd, is genomen in uitvoering van de artikelen 15 en 27 van de wet van 26 juli 1996 tot modernisering van de sociale zekerheid en tot vrijwaring van de leefbaarheid van de wettelijke pensioenstelsels en van artikel 3, § 1, 4<sup>e</sup>, van de wet van 26 juli 1996 strekkende tot realisatie van de budgettaire voorwaarden tot deelname van België aan de Europese en Monetaire Unie.

In haar mededeling van 1 oktober 1996 heeft de Regering een aantal maatregelen aangekondigd met betrekking tot de hervorming van het pensioenstelsel der zelfstandigen. Het gaat om structurele en selectieve maatregelen die enerzijds de leefbaarheid van het stelsel moeten vrijwaren en anderzijds het stelsel nauwer moeten doen aansluiten bij de maatschappelijke evoluties. Deze eerste reeks maatregelen wordt geconcretiseerd in dit besluit.

De leefbaarheid van het pensioenstelsel der zelfstandigen hangt samen met de financiële leefbaarheid van het sociaal statuut van de zelfstandigen. Dit houdt in dat er een doelmatig en doeltreffend financieel beheer gevoerd wordt én dat er zowel aan inkomsten- als aan uitgavenzijde structurele maatregelen genomen worden.