

N. 98 — 3469

[C — 98/14334]

11 DECEMBER 1998. — Koninklijk besluit betreffende de vergunning van spoorwegonderneming en het gebruik van de spoorweginfrastructuur

VERSLAG AAN DE KONING

Sire,

Ik heb de eer het ontwerp van koninklijk besluit dat in Ministerraad is overlegd aan Zijne Majesteit ter ondertekening voor te leggen. Het bevat een reeks van maatregelen die nodig zijn om twee richtlijnen in Belgisch recht om te zetten, met name de richtlijn 95/18/EG van de Raad van 19 juni 1995 betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen en de richtlijn 95/19/EG van de Raad van 19 juni 1995 inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van gebruiksrechten voor de spoorweginfrastructuur.

Deze richtlijnen zijn een aanvulling op en niet te scheiden van de richtlijn 91/440/EEG van de Raad van 29 juli 1991 betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap die in Belgisch recht werd omgezet door het koninklijk besluit van 5 februari 1997.

De eerstgenoemde richtlijnen waarborgen een eenvormige en niet-discriminerende toepassing van het gebruiksrecht van de spoorweginfrastructuur in gans de Gemeenschap.

Een onderneming die spoorvervoerdiensten wil verlenen bedoeld in artikel 10 van voornoemde richtlijn 91/440/EEG moet om erkend te worden als spoorvervoeronderneming een vergunning bezitten die door een Lid-Staat van de Europese Unie, waar zij gevestigd is, is afgegeven.

Deze vergunning die voor al de Lid-Staten van de Europese Unie geldig is geeft op zichzelf niet het recht de spoorweginfrastructuur te gebruiken. Voor dit laatste dient de belanghebbende onderneming een veiligheidsattest te bekomen dat verklaart dat zij in staat is om op specifieke reiswegen veilige vervoerdiensten te verlenen. Verder dient zij tevens spoorwegcapaciteit aan te vragen die nodig is om op een bepaald tijdstip van een punt naar een ander over de spoorweginfrastructuur te rijden.

Overeenkomstig de bepalingen van de wet van 18 februari 1969 betreffende de maatregelen ter uitvoering van de internationale verdragen en akten inzake vervoer over de weg, de spoorweg en de waterweg kan België aan de verplichting om de nodige maatregelen te nemen tot de omzetting in nationaal recht van deze richtlijnen nakomen door een in Ministerraad overlegd koninklijk besluit.

In dit ontwerpbesluit worden de maatregelen voor deze omzetting in het nationaal recht voorgesteld. Ze zijn in acht hoofdstukken gegroepeerd.

HOOFDSTUK I. — *Bepalingen*

Het eerste hoofdstuk bevat hoofdzakelijk de definities overgenomen van de voornoemde richtlijnen 95/18/EG en 95/19/EG. Zij nemen de begrippen over die door deze richtlijnen zijn ingevoerd en nodig voor een goed begrip van de bepalingen van de zeven volgende hoofdstukken. Daarenboven komen deze definities overeen met de definities vooropgesteld in het koninklijk besluit van 5 februari 1997 tot uitvoering van de richtlijn 91/440/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 29 juli 1991 betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap.

De Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen werd door het voornoemd koninklijk besluit van 5 februari 1997 aangewezen als beheerder van de spoorweginfrastructuur; zij wordt belast voorstellen te doen over de afgifte van veiligheidsattesten die nodig zijn om toegang tot de spoorweginfrastructuur te kunnen krijgen. Enkel haar personeel beschikt over de zeer bijzondere bekwaamheid en de kennis van de infrastructuur om de veiligheidsvoorzorgen van de aanvragende onderneming passend te beoordelen.

Met het oog op een billijke en niet-discriminerende toewijzing van de spoorweginfrastructuurcapaciteit en met het oog op een strikt naleven van mededigingsregels wordt het bestuur dat bevoegd is voor het spoorvervoer aangewezen als toewijzende instantie.

HOOFDSTUK II. — *Over de vergunning*

Dit hoofdstuk is gewijd aan de vergunning van spoorwegonderneming. Afdeling I handelt over de afgiftemodaliteiten, afdeling II over de afgiftevoorwaarden en afdeling III over de geldigheid van de vergunning.

Artikel 2 stelt het principe dat iedere spoorwegonderneming een vergunning moet bezitten om toegang te krijgen tot of doorvoer te verrichten over de Belgische spoorweginfrastructuur. Deze vergunning kan worden afgegeven door elke bevoegde instantie van een der Lid-Staten van de Europese Unie zoals werd aangegeven in de bepalingen uit het voorgaande hoofdstuk.

F. 98 — 3469

[C — 98/14334]

11 DECEMBRE 1998. — Arrêté royal relatif à la licence d'entreprise ferroviaire et à l'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. Il contient une série de mesures qui doivent être prises afin de transposer, en droit belge, la directive du Conseil de l'Union européenne 95/18/CE du 19 juin 1995 concernant les licences des entreprises ferroviaires et la directive du Conseil de l'Union européenne 95/19/CE du 19 juin 1995 concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la perception de redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire.

Ces directives sont complémentaires et indissociables de la directive 91/440/CEE du Conseil du 29 juillet 1991 relative au développement de chemins de fer communautaires et transposée en droit belge par l'arrêté royal du 5 février 1997.

Elles garantissent notamment que le droit d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire est appliqué sur une base uniforme et non discriminatoire dans toute la Communauté.

Afin d'être reconnue en tant qu'entreprise ferroviaire, l'entreprise qui a l'intention de fournir des prestations de transport ferroviaire visées à l'article 10 de la directive 91/440/CEE précitée, doit détenir une licence, délivrée par l'Etat membre de l'Union européenne sur le territoire duquel elle est établie.

Cette licence qui est valable dans tous les Etats membres de l'Union européenne ne donne pas droit par elle-même à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire. Pour ce faire, l'entreprise intéressée doit obtenir un certificat de sécurité attestant qu'elle est en mesure d'assurer un service ferroviaire en toute sécurité, sur des trajets spécifiés. De plus, elle doit également solliciter la capacité d'infrastructure requise pour faire circuler, à un moment donné, un train d'un point à un autre de l'infrastructure ferroviaire.

L'obligation qu'a la Belgique de prendre les mesures nécessaires pour transposer les dispositions de ces directives 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 de transposition en droit national, telles qu'elles sont proposées dans le présent projet d'arrêté, sont regroupées en huit chapitres.

CHAPITRE Ier. — *Définitions*

Le chapitre premier contient essentiellement les définitions reprises des directives 95/18/CE et 95/19/CE précitées. Elles reprennent les notions introduites par ces directives et nécessaires à une compréhension correcte des dispositions figurant dans les sept chapitres suivants. De plus, ces définitions correspondent aux définitions énoncées dans l'arrêté royal du 5 février 1997 exécutant la directive 91/440/CEE du Conseil des Communautés européennes du 29 juillet 1991 relative au développement de chemins de fer communautaires.

La Société nationale des Chemins de fer belges désignée comme gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire par l'arrêté royal du 5 février 1997 précité est chargée d'émettre une proposition quant à la délivrance du certificat de sécurité nécessaire pour avoir accès à l'infrastructure ferroviaire. Elle seule, en effet, possède, grâce à son personnel, la compétence très spécifique et la connaissance de l'infrastructure nécessaire pour apprécier valablement les dispositions de sécurité prises par l'entreprise demanderesse.

En vue d'une répartition équitable et non discriminatoire des capacités d'infrastructure ferroviaire et, afin de veiller strictement aux règles de concurrence, l'administration qui est compétente pour le transport ferroviaire est désignée en tant qu'organisme de répartition.

CHAPITRE II. — *De la licence*

Le chapitre II est consacré à la licence d'entreprise ferroviaire. La section I est relative à ses modalités de délivrance, la section II en fixe les conditions de délivrance et la section III les conditions de validité.

L'article 2 consacre le principe selon lequel toute entreprise ferroviaire doit posséder une licence 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, ainsi que précisé dans les définitions préalables figurant au chapitre précédent.

Verder wordt bepaald dat de vergunning niet de enige noodzakelijke voorwaarde is om de spoorweginfrastructuur te kunnen berijden. De spoorwegonderneming dient ook in het bezit te zijn van een veiligheidsattest dat in functie staat van het type van de geleverde vervoerdiensten en van de gebruikte infrastructuur.

Afdeling I. — Over de afgifte van de vergunning

De ondernemingen die hun sociale zetel of hun exploitatiezetel in België hebben, niet beschikken over een vergunning, afgeleverd door de bevoegde instantie van een Lid-Staat van de Europese Unie en spoorwegvervoer willen verrichten bedoeld in artikel 10 van voornoemde richtlijn 91/440/EEG, moeten bij de minister die voor het spoorvervoer bevoegd is of bij zijn gemachtigde, in dit geval de directeur-generaal van het bestuur dat bevoegd is voor het spoorvervoer een vergunning aanvragen.

Bij buitenlandse ondernemingen die wensen effectief een spoorwegvervoerbedrijvigheid uit te oefenen wordt verstaan onder exploitatiezetel om het even welke werkzetel in de zin van artikel 198, § 1, 1° van de gecoördonneerde wetten op de handelsvenootschappen.

Artikel 4 behoeft geen bijzondere uitleg.

Krachtens artikel 5 geeft de minister of zijn gemachtigde de vergunning binnen de negentig dagen af te rekenen vanaf de dag waarop hij al de documenten heeft ontvangen die aantonen dat aan al de afgiftevoorwaarden is voldaan. Voorafgaande aan zijn beslissing wint de minister of zijn gemachtigde het advies in van de Commissie Spoorvervoer voorzien in hoofdstuk VI. Deze bestaat uit deskundigen op het gebied van het vervoer per spoor. Hij mag tevens adviezen vragen van ieder ander deskundige inzake vervoer per spoor.

Tenslotte verduidelijkt artikel 6 dat de vergunning slechts geldig is voor een bepaald type van vervoer. Zo zullen de vereisten verschillen naargelang het bijvoorbeeld gaat om reizigers dan wel goederenvervoer of hogesnelheidsvervoer dan wel vervoer via klassieke lijnen.

Afdeling II. — Voorwaarden voor afgifte van de vergunning

Om aangepaste en betrouwbare diensten aan te bieden is het noodzakelijk dat de spoorwegonderneming op ieder ogenblik aan bepaalde voorwaarden voldoet inzake financiële draagkracht, beroepsbekwaamheid, eerbaarheid en dekking van de burgerlijke aansprakelijkheid.

Krachtens artikel 7 rust de bewijslast bij de vergunningaanvrager dat hij voldoet aan deze voorwaarden.

Artikel 8 duidt aan dat het bewijs van de naleving van de financiële voorwaarden wordt geleverd door de voorlegging van de documenten vermeld onder punt I van de bijlage bij dit besluit. Hun juistheid wordt bekrachtigd door een verklaring van een bedrijfsrevisor, lid van het Instituut der Bedrijfsrevisoren of door ieder ander orgaan erkend door een andere Lidstaat van Europese Unie. Deze documenten bevatten inzonderheid de jaarrekeningen, het ondernemingsplan (met inbegrip van de geplande prestaties, een beschrijving van de in te zetten roerende en onroerende goederen, het rollend materieel, het personeel, de voorziene inkomsten en uitgaven,...), het financieringsplan.

In de vervoersector is de financiële draagkracht van een onderneming, als indicator van haar economische stabiliteit, van belang voor de continuïteit van de prestaties en een borg voor de naleving van de veiligheidsregels.

Overeenkomstig artikel 9 zijn de eisen inzake beroepsbekwaamheid opgesteld in functie van het personeel, de organisatie en de uitrusting waarover het bedrijf beschikt; zij stemmen overeen met de voor in de andere vervoerswijzen gebruikelijke handelswijze. De kwaliteit van de uitrusting, het personeel en de organisatie dienen rechtstreeks in verband gebracht te worden met de te verlenen diensten.

Aangezien het spoorvervoer massavervoer is, die bovendien soms dichtbevolkte gebieden doorkruist, is een hoge veiligheidsniveau vereist, conform met artikel 2 en met de artikelen 15 tot 17 van het koninklijk besluit van 5 februari 1997 die de richtlijn 91/440/EEG omzet en die de veiligheidseisen stelt, inherent aan het materieel en aan het personeel van elke spooroperator.

Om deze verschillende voorwaarden inzake beroepsbekwaamheid te bewijzen somt punt II van de bijlage de inlichtingen op die de aanvrager moet meedelen over de aard en het onderhoud van het rollend materieel, de bekwaamheden van het personeel dat verantwoordelijk is voor de veiligheid en zijn opleiding.

Inzake dekking van de burgerlijke aansprakelijkheid dient de aanvrager volgens artikel 10 te bewijzen dat hij in staat is elke eventuele schade financieel te vergoeden die hij zou kunnen veroorzaken ten nadele van de cliënteel, de beheerder van de infrastructuur en derden.

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 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.

Section Ire. — De la délivrance de la licence

L'entreprise ferroviaire ayant son siège social ou un siège d'exploitation en Belgique et ne disposant pas encore d'une licence délivrée par les autorités compétentes d'un Etat membre de l'Union européenne, doit, si elle désire exercer des activités de transport ferroviaire au sens de l'article 10 de la directive précitée 91/440/CEE, demander une licence au ministre compétent pour le transport ferroviaire ou à son délégué, à savoir le directeur général de l'administration qui a le transport ferroviaire dans ses attributions.

En ce qui concerne les entreprises étrangères qui souhaitent exercer effectivement une activité de transport ferroviaire, on entend par siège d'exploitation, tout siège quelconque d'opération au sens de l'article 198, § 1^{er}, 1° des lois coordonnées sur les sociétés commerciales.

L'article 4 ne demande aucun commentaire particulier.

En vertu de l'article 5, la licence est délivrée par le ministre ou son délégué dans les nonante jours de la réception de tous les documents attestant que l'ensemble des conditions de délivrance sont réunies. Avant de prendre une décision, le ministre ou son délégué consulte la Commission du Transport ferroviaire prévue au chapitre VI, composée d'experts en matière ferroviaire. Il peut, aussi, solliciter l'avis de tout autre expert ferroviaire.

Enfin, l'article 6 précise que la licence n'est valable que pour un certain type de services de transport. Les conditions d'octroi diffèrent, pour un transport de voyageurs ou un transport de marchandises, sur une ligne à grande vitesse ou une ligne conventionnelle.

Section II. — Conditions de délivrance de la 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 7, il incombe au demandeur de la licence de démontrer qu'il remplit ces conditions.

L'article 8 précise que la preuve du respect des conditions financières résulte de la production des documents visés au point I de l'annexe au présent arrêté 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,...), le 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 9, les exigences en matière de compétence professionnelle sont établies en fonction du personnel, de l'organisation et des équipements dont disposera l'entreprise; elles correspondent à la pratique commune dans les autres secteurs de transport. La qualité de l'équipement, le personnel et l'organisation doivent être directement en rapport avec les services que l'entreprise souhaite fournir.

Etant donné que le transport ferroviaire est un transport de masse, qui traverse en outre des zones très habitées, il est nécessaire de garantir un haut niveau de sécurité, conformément à l'article 2 et aux articles 15 à 17 de l'arrêté royal du 5 février 1997 transposant la directive 91/440/CEE qui définissent les exigences de sécurité inhérentes au matériel et au personnel de tout opérateur ferroviaire.

Aux fins de prouver ces différentes conditions de capacité professionnelle, le point II de l'annexe précise les informations que doit fournir le demandeur sur la nature et l'entretien du matériel roulant, sur la qualification du personnel responsable de la sécurité et les modalités de sa formation.

Pour ce qui est de la couverture en responsabilité civile, le demandeur doit, selon l'article 10, prouver qu'il est financièrement en mesure de réparer tout dommage éventuel qu'il pourrait occasionner à ses clients, au gestionnaire de l'infrastructure ou à des tiers.

Inzake eerbaarheid bepaalt artikel 11 dat de personen die belast zijn met het dagelijks beheer van de vergunningaanvragende onderneming en zij die verantwoordelijk zijn voor een exploitatiezetel in België geen veroordeling mogen hebben opgelopen wegens een inbreuk op de bepalingen van Boek II, Titel III, Hoofdstuk I tot V en Titel IX, Hoofdstuk I en II van het Strafwetboek.

Het betreft wanbedrijven en misdaden zoals valsmunterij, valsheid en gebruik van valse akten, diefstal, bedrog, bankbreuk, bedrieglijk onvermogen, misbruik van vertrouwen, oplichting en heling.

Hetzelfde geldt voor veroordelingen opgelopen in het buitenland voor gelijkaardige inbreuken.

Als bewijs van hun eerbaarheid moeten de betrokken personen een getuigschrift van goed zedelijk gedrag bestemd voor een openbaar bestuur voorleggen en dat niet ouder is dan drie maanden of een gelijkwaardig document afgegeven door een andere staat.

Bovendien moeten de betrokken personen bij de vergunningaanvraag een verklaring op woord van eer voegen dat hen geen handelsverbod werd opgelegd en zij niet werden veroordeeld wegens een inbreuk op de Belgische of buitenlandse sociale wetgeving of vervoerwetgeving.

Afdeling III. — Over de geldigheid van de vergunning

Deze afdeling beschrijft de geldigheidsduur van de vergunning, de voorwaarden waaronder zij geldig blijft en de voorwaarden voor haar schorsing, wijziging of intrekking.

Krachtens artikel 12 moet de vergunning om de vijf jaar, een nieuwe grondig onderzoek ondergaan.

De minister of zijn gemachtigde moet over een periode van negentig dagen voor het onderzoek van het dossier beschikken. Bijgevolg moeten de documenten ten laatste drie maanden voor het einde van de vijf jaar worden voorgelegd.

Er wordt tevens voorzien dat de minister of zijn gemachtigde op ieder ogenblik het naleven van de afgiftevoorwaarden voor de vergunning opnieuw kan onderzoeken, bijvoorbeeld van zodra enige twijfel bestaat omtrent de toestand van een onderneming.

Volgens artikel 13 wordt de vergunning van rechtswege door de minister of zijn gemachtigde geschorst of ingetrokken wanneer de houder niet meer voldoet aan de voorwaarden inzake financiële draagkracht, beroepsbekwaamheid, dekking van de burgerlijke aansprakelijkheid of eerbaarheid. De minister of zijn gemachtigde kan de vergunning intrekken of schorsen wanneer de houder de in de vergunning beschreven diensten gedurende zes opeenvolgende maanden onderbreekt. Hetzelfde geldt wanneer hij deze werkzaamheden niet aanvat binnen de zes maanden volgend op de datum die in de vergunning is opgegeven. Toch kunnen bijzondere diensten die een langere opstarttijd nodig hebben van een langere aanloopperiode genieten.

Artikel 14 bepaalt dat de vergunning wordt opgeschort of ingetrokken indien niet meer is voldaan aan de voorwaarden inzake financiële draagkracht. Toch kan de minister of zijn gemachtigde een tijdelijke vergunning, geldig gedurende zes maanden, afgeven voor zover de veiligheid niet in het gedrang is. Dit geeft een onderneming in moeilijkheden de mogelijkheid zich te saneren hetgeen onmogelijk zou kunnen zijn indien zij haar werkzaamheden zou moeten staken.

Wanneer een rechtsvordering wegens insolventie of een soortgelijke procedure werd ingesteld tegen een spoorwegonderneming, heeft de minister of zijn gemachtigde de mogelijkheid de vergunning in te trekken als er geen realistische vooruitzichten bestaan op een bevredigende financiële reorganisatie binnen een redelijke termijn.

Artikel 15 en 16 leggen een nieuw onderzoek naar de afgiftevoorwaarden op, voor het verstrijken van de vijf jaar, hetzij na de wijziging van de rechtstoestand van een onderneming (in dit geval kan de werkzaamheid verdergezet worden als de veiligheid niet in het gedrang komt), hetzij indien de spoorwegonderneming haar werkzaamheden wil uitbreiden of wijzigen.

De beslissing tot toekenning of weigering van de vergunning steunt op een onderzoek van bijzondere voorwaarden in een ingewikkelde en uiteenlopende aangelegenheid. De minister of zijn gemachtigde moet met volledige kennis van zaken kunnen oordelen. Daarom is een advies van een deskundige commissie nuttig. Dit is het voorwerp van § 1 van artikel 17.

Het recht op beroep voorzien in artikel 15.3 van de richtlijn 95/18/EG is door de administratieve en gerechtelijke procedures die in het Belgische recht van toepassing zijn verzekerd.

En matière d'honorabilité, l'article 11 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 été condamnés en Belgique pour infraction aux dispositions du livre II, Titre III, chapitres I à V et Titre IX, chapitres I et II du code pénal.

Ces dispositions pénales visent les crimes et délits 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.

Il en va de même pour ce qui est des condamnations prononcées à l'étranger du chef d'infractions de même nature.

En vue d'étayer leur honorabilité, les personnes concernées doivent produire un certificat de bonnes conduite, vie et moeurs, destiné à une administration publique et ne datant pas de plus de trois mois, ou un document équivalent délivré par un autre Etat.

De plus, les personnes concernées doivent joindre à la demande de licence, une déclaration sur l'honneur, par laquelle, elles reconnaissent n'avoir pas fait l'objet d'une interdiction de commerce ou d'une condamnation pour infraction à la législation sociale ou de transport, belge ou étrangère.

Section III. — De la validité de la licence

Cette section détermine la période de validité de la licence, 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 12, la licence doit subir un réexamen complet tous les cinq ans.

Le ministre ou son délégué 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 des cinq ans.

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

L'article 13 précise que la licence est retirée ou suspendue d'office, par le ministre ou son délégué, lorsque son détenteur ne satisfait plus aux conditions de capacité financière, de capacité professionnelle, de couverture en responsabilité civile ou d'honorabilité. Le ministre ou son délégué peut décider de retirer ou 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. Toutefois, certains services spécifiques, dont la mise en oeuvre est plus complexe, peuvent bénéficier d'une période de démarrage plus longue.

L'article 14 prévoit la suspension ou le retrait de la licence si les conditions de capacité financière ne sont plus remplies. Il permet, toutefois, au ministre ou à son délégué, 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 sa situation est telle que toute restructuration financière semble impossible dans des délais raisonnables, le ministre a la possibilité de retirer la licence.

Aux articles 15 et 16, une procédure de réexamen des conditions de validité de la licence est également prévue, avant l'expiration du délai de cinq ans, soit en cas de modification de la situation juridique d'une entreprise (dans ce cas, elle peut poursuivre ses activités, si la sécurité n'est pas compromise), soit lorsque l'entreprise ferroviaire a l'intention d'étendre ou de modifier ses activités.

La décision de délivrer ou non une licence se base sur l'examen de conditions spécifiques dans des matières complexes et variées. Il importe que le ministre ou son délégué puisse statuer en toute connaissance de cause. L'avis d'une commission d'experts trouve ici toute sa justification. C'est l'objet du § 1^{er} de l'article 17.

Enfin, le droit de recours énoncé à l'article 15.3 de la directive 95/18/CE est assuré par les mécanismes de recours judiciaires et administratifs déjà prévus en droit belge.

HOOFDSTUK III

Over de toewijzing van de spoorweginfrastructuur-capaciteit

Dit hoofdstuk zet de verplichtingen om in Belgisch recht die aan de Lid-Staten zijn opgelegd door artikel 3 van voornoemde richtlijn 95/19/EG met name dat deze staten de instantie moeten aanwijzen die de beschikbare capaciteiten toewijzen.

Artikel 18 stelt dat, voor deze opdracht, bedoelde toewijzende instantie het bestuur is dat bevoegd is voor het spoorvervoer. Dit laatste wordt door haar directeur-generaal vertegenwoordigd.

Het is van belang dat deze instantie buiten elk hiërarchisch verband kan optreden zoals dit kan waargenomen worden bij bijzondere opdrachten uitgevoerd door bepaalde categorieën van ambtenaren van de federale administratie.

De capaciteit moet op een billijke en niet-discriminerende wijze worden toegewezen en zo dat de infrastructuur optimaal wordt gebruikt. Dit betekent dat de verkeerspaden zo moeten worden toegewezen dat hierdoor op de beste wijze aan de mobiliteitsbehoeften wordt beantwoord.

Artikel 19 bepaalt dat een zekere voorrang wordt gegeven aan de opdracht van openbare dienst voor het binnenlands vervoer van reizigers opgelegd aan de NMBS door artikel 156, 1° van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven.

Hiermee gelijklopend laat een optimale verdeling van de spoorwegcapaciteit de toewijzende instantie toe de voorrang te geven aan reizigersvervoerdiensten tegen hoge snelheid of goederenvervoerdiensten voor zover deze vervoerdiensten worden vervuld op een in het bijzonder voor dit doel aangelegde of aangepaste infrastructuur, zonder evenwel afbreuk te doen aan deze opdracht van openbare dienst.

De artikelen 20 tot 24 geven aan hoe een vraag om spoorwegcapaciteit moet behandeld worden ten einde dit doelmatig, gebruikersvriendelijk en doorzichtig te laten gebeuren.

Artikel 25 behoeft geen verdere uitleg.

De artikelen 26 en 27 staan aan de beheerder van de spoorweginfrastructuur toe een waarborg te vragen voor het geval dat de toegewezen capaciteit niet zou worden gebruikt. Zo kunnen de inkomstenderving en de toewijzingskosten eventueel gecupereerd worden.

Het recht op beroep voorzien in artikel 13.2 van de richtlijn 95/19/EG is door de administratieve en gerechtelijke procedures die in het Belgische recht van toepassing zijn verzekerd.

HOOFDSTUK IV. — *Over het veiligheidsattest*

Volgens artikel 11 van de richtlijn 95/19/EG moet de spoorwegonderneming die de rechten bedoeld in artikel 10 van de richtlijn 91/440/EEG gebruikt in het bezit zijn van een veiligheidsattest. Dit hoofdstuk zet deze Europese bepalingen om in Belgisch recht.

De artikelen 28, 29 en 30 verduidelijken dat de gemachtigde van de minister het veiligheidsattest zal afgeven. Het advies van de beheerder van de spoorweginfrastructuur is een technisch advies die aan de gouvernementele instantie moet toelaten zich met kennis van zaken uit te spreken voor een of meerdere types van vervoerdiensten en voor bepaalde reiswegen.

Artikel 31 bepaalt de toekenningsvoorwaarden voor het veiligheidsattest. Deze zijn reeds verduidelijkt door de artikelen 15 tot 17 van het voornoemde koninklijk besluit van 5 februari 1997. Artikel 31 is de logische aanvulling hiervan.

Zij hebben hoofdzakelijk betrekking op de veiligheidsnormen voor het gebruikte rollend materieel en de vakbekwaamheid van het rijdend personeel en de treinbegeleiders.

Voor wat de geldigheid van het veiligheidsattest betreft stelt artikel 32 dat het om de drie jaar aan een nieuw onderzoek wordt onderworpen en geldig blijft voor zover de voornoemde voorwaarden worden geëerbiedigd.

De hierbij aan de beheerder van de spoorweginfrastructuur toegevoegde rol moet worden gezien in het licht van zijn technische bekwaamheid om de normen en regels inzake de veiligheid vast te stellen (zie ook hoofdstuk II van het voornoemd besluit van 5 februari 1997).

CHAPITRE III.

De la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire

Ce chapitre consacre en droit belge les obligations imposées aux Etats membres par l'article 3 de la directive 95/19/CE qui stipule notamment que chaque Etat membre désigne l'organisme de répartition qui distribue les capacités disponibles.

L'article 18 précise que, pour cette mission, cet organisme de répartition est l'administration compétente pour le transport ferroviaire, représentée par son directeur général.

Il importe que celui-ci puisse agir en dehors de tout lien hiérarchique comme cela s'observe dans l'accomplissement de missions particulières exercées par certaines catégories de fonctionnaires de l'administration fédérale.

Ces capacités doivent être réparties, sur une base équitable et non discriminatoire, tout en veillant à ce que l'infrastructure soit utilisée d'une manière optimale. Cette dernière condition signifie qu'il convient de répartir les sillons de manière à répondre au mieux aux besoins de mobilité.

La mission de service public relative au transport intérieur de voyageurs incombant à la SNCB en vertu de l'article 156, 1° de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques bénéficie toutefois d'une certaine priorité, comme le prévoit l'article 19.

Dans un même ordre d'idées, une répartition optimale des capacités ferroviaires permet à l'organisme de répartition d'accorder, sans préjudice de cette mission de service public, la priorité à des services de transport de voyageurs à grande vitesse ou à des services de transport de marchandises, pour autant que ces services soient effectués sur les infrastructures construites ou aménagées à leur intention.

Les articles 20 à 24 règlent la manière par laquelle doit être traitée la demande de capacité ferroviaire, dans un souci d'efficacité, de convivialité et d'informations réciproques.

L'article 25 ne demande aucun commentaire particulier.

Les articles 26 et 27 permettent au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire de demander le dépôt d'une garantie pour le cas où l'entreprise ferroviaire n'utiliserait pas la capacité d'infrastructure obtenue, afin de couvrir son éventuel manque à gagner et le montant des frais de gestion inhérents à la demande.

Enfin, le droit de recours énoncé à l'article 13.2 de la directive 95/19/CE est assuré par les mécanismes de recours judiciaires et administratifs déjà prévus en droit belge.

CHAPITRE IV. — *Du certificat de sécurité*

En vertu de l'article 11 de la directive 95/19/CE, l'entreprise ferroviaire qui utilise les droits visés à l'article 10 de la directive 91/440/CEE doit posséder, au préalable, un certificat de sécurité. Le présent chapitre a pour objet de transposer en droit belge les obligations imposées par la directive européenne à ce sujet.

Les articles 28, 29 et 30 précisent que le certificat est délivré par le délégué du ministre. L'avis du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire constitue un avis technique qui doit permettre à l'instance gouvernementale de se prononcer en toute connaissance de cause, pour un ou plusieurs types de services et pour les itinéraires empruntés.

L'article 31 soumet l'obtention du certificat de sécurité à certaines conditions qui ont déjà été précisées aux articles 15 à 17 de l'arrêté royal du 5 février 1997 précité. Cet article en constitue la suite logique.

Elles portent principalement sur les normes applicables au matériel roulant utilisé et sur les compétences du personnel de conduite et d'accompagnement des trains.

En ce qui concerne la validité du certificat, l'article 32 énonce que celui-ci fait l'objet d'un réexamen tous les trois ans et reste valable aussi longtemps que les conditions susmentionnées sont respectées.

Le rôle dévolu au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire dans ce chapitre, doit se comprendre en tant qu'instance techniquement compétente pour fixer les normes et règles de sécurité. (cf. chapitre II de l'arrêté royal du 5 février 1997 précité).

HOOFDSTUK V

Over de gebruiksrechten voor de spoorweginfrastructuur

Dit hoofdstuk handelt over de gebruiksrechten voor de spoorweginfrastructuur. Volgens de artikelen 34 tot 38 worden deze bepaald door de beheerder van de spoorweginfrastructuur in bijzonder op een niet-discriminerende wijze. In het bijzonder bepaalt artikel 35 de modaliteiten die de beheerder van de infrastructuur moet naleven bij het vaststellen van het niveau van de heffing van de vervoerdiensten.

Men moet rekening houden niet alleen met de toestand van de markt, het aantal gevraagde paden over een bepaalde periode, maar ook met de kenmerken van de vervoerdienst die de operator wenst aan te bieden : de specificiteit van de gebruikte spoorlijn, de samenstelling van de trein, het vervoervolume en de betrouwbaarheid van de dienstverlening onder het oogpunt van snelheid en regelmaat.

HOOFDSTUK VI. — *Over de commissie spoorvervoer*

De eerste afdeling van dit hoofdstuk handelt over de samenstelling van deze commissie, terwijl de tweede afdeling haar bevoegdheden vaststelt.

Artikel 39 stelt dat zij bestaat uit vijf effectieve en twee plaatsvervangende leden behorende tot het bestuur dat bevoegd is inzake spoorvervoer en vier effectieve en twee plaatsvervangende leden aangewezen op voorstel van de beheerder van de spoorweginfrastructuur.

De commissie, met uitzondering van de voorzitter, is samengesteld uit een gelijk aantal franstalige en nederlandstalige leden.

De leden worden benoemd door de minister die voor het spoorvervoer bevoegd is.

Artikel 40 behoeft geen verdere uitleg.

Volgens artikel 41 is de commissie bevoegd om aan de minister of zijn gemachtigde adviezen te geven over de afgifte, de schorsing of de intrekking van de vergunning van spoorwegonderneming. Dit advies wordt met redenen omkleed.

De derde afdeling over de werking van de commissie behoeft geen verdere uitleg.

Artikel 44 schrijft voor dat ook de minderheidsstellingnamen moeten worden meegedeeld aan de minister of zijn gemachtigde, zodat deze over alle elementen beschikt voor zijn beoordeling van de vergunning.

HOOFDSTUK VII. — *Opsporing en vaststelling van inbreuken*

Dit hoofdstuk maakt het mogelijk controle en toezicht te organiseren met betrekking tot de vergunningen en het gebruik van de spoorweginfrastructuur, in toepassing van de artikelen 2 en 3 van voornoemde wet van 18 februari 1969.

HOOFDSTUK VIII. — *Slotbepalingen*

Dit hoofdstuk handelt over de datum van inwerkingtreding en de uitvoering van dit besluit. Een voorbereidingsperiode van drie maanden is nodig om de bestaande spoorwegondernemingen toe te laten om zich aan de bepalingen van dit besluit aan te passen. Nochtans, voor wat de Commissie Spoorvervoer betreft, is het nodig dat haar installatie vooraf gaat aan de in werking treding van dit besluit.

Ik heb de eer te zijn,

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

CHAPITRE V

De la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire

Ce chapitre traite de la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire. Selon les articles 34 à 38, celle-ci est déterminée par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, de manière non discriminatoire. En particulier, l'article 35 définit les modalités que le gestionnaire de l'infrastructure est tenu de respecter pour fixer le niveau de la redevance de tout service de transport.

Il faudra tenir compte, outre la situation du marché, du nombre de sillons demandés sur une période donnée, mais aussi des caractéristiques du service de transport que l'opérateur souhaite assurer : la spécificité de la ligne ferroviaire utilisée, le type de train, le volume transporté et la fiabilité du service notamment en terme de rapidité et de régularité.

CHAPITRE VI. — *De la commission du transport ferroviaire*

La section I de ce chapitre est consacrée à la composition de cette commission alors que la section II règle ses compétences.

L'article 39 précise qu'elle est composée de cinq membres effectifs et de deux suppléants désignés au sein de l'administration compétente en matière ferroviaire et de quatre membres effectifs et de deux suppléants désignés sur proposition du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.

A l'exception du président, la commission doit compter autant de membres d'expression française que de membres d'expression néerlandaise.

Les membres sont nommés par le ministre qui a le transport ferroviaire dans ses attributions.

L'article 40 ne demande aucun commentaire particulier.

L'article 41 détermine la compétence de la commission. Celle-ci consiste à donner au ministre ou à son délégué, un avis au sujet de la délivrance, de la suspension ou du retrait de la licence d'entreprise ferroviaire. Cet avis doit être motivé.

La section III relative au fonctionnement de la commission ne requiert aucune remarque particulière.

Il convient toutefois d'observer que les positions minoritaires sont, en vertu de l'article 44, également transmises au ministre ou à son délégué afin de lui permettre de se prononcer à propos de la licence en toute connaissance des éléments du dossier.

CHAPITRE VII. — *Recherche et constatation des infractions*

Ce chapitre permet la mise en place d'un système de contrôle et d'inspection en matière de licence et d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, en application des articles 2 et 3 de la loi du 18 février 1969 précitée.

CHAPITRE VIII. — *Dispositions finales*

Ce chapitre est relatif à l'entrée en vigueur et à l'exécution du présent arrêté. Une période préparatoire de trois mois est nécessaire pour permettre aux entreprises ferroviaires existantes, de se conformer aux dispositions du présent arrêté. Toutefois, en ce qui concerne la Commission du Transport ferroviaire, il est nécessaire que sa mise en place soit organisée avant l'entrée en vigueur des autres dispositions du présent arrêté.

J'ai l'honneur d'être,

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

**11 DECEMBER 1998. — Koninklijk besluit
betreffende de vergunning van spoorwegonderneming
en het gebruik van de spoorweginfrastructuur**

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 richtlijn van de Raad van de Europese Gemeenschappen (95/18/EG) van 19 juni 1995 betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen;

Gelet op de richtlijn van de Raad van de Europese Gemeenschappen (95/19/EG) van 19 juni 1995 inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van gebruiksrechten voor de infrastructuur;

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;

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 advies van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, gegeven op 2 december 1998;

Gelet op het advies van de Inspectie van Financiën, gegeven op 2 december 1998;

Gelet op het akkoord van de Minister van Begroting, gegeven op 9 december 1998;

Gelet op het advies van de Commissie van de Europese Gemeenschappen, gegeven op 2 december 1998;

Gelet op de hoogdringendheid gemotiveerd door :

- de noodzaak om zonder uitstel de maatregelen te nemen die nodig zijn om te vermijden dat de verantwoordelijkheid van de Staat in het geding zou komen doordat hij in gebreke zou worden gesteld wegens het niet tijdig omzetten van de richtlijnen 95/18/EG en 95/19/EG;

- de noodzaak om over duidelijke regels te beschikken inzake de toekenning van de vergunning voor spoorwegondernemingen en het veiligheidsattest en over de toewijzing van de infrastructuurcapaciteit opdat spoorweg-ondernemingen op een billijke en niet discriminerende wijze zouden worden behandeld;

- de noodzaak de veiligheid van elk spoorverkeer te waarborgen;

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

Overwegende dat de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen werd aangesteld tot beheerder van de spoorweginfrastructuur bij 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 omwille van de bijzondere bekwaamheid van het personeel, haar kennis van de infrastructuur en omdat zij in de praktijk bewezen heeft de infrastructuur te kunnen beheren;

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. — Bepalingen

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

- "minister" : de minister die voor het spoorwegvervoer bevoegd is;
- "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, vertegenwoordigd door haar gedelegeerd-bestuurder;

**11 DECEMBRE 1998. — Arrêté royal
relatif à la licence d'entreprise ferroviaire
et à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire**

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 directive du Conseil des Communautés européennes (95/18/CE) du 19 juin 1995 concernant les licences des entreprises ferroviaires;

Vu la directive du Conseil des Communautés européennes (95/19/CE) du 19 juin 1995 concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la perception de redevances d'utilisation de l'infrastructure;

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;

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'avis de la Société nationale des Chemins de fer belges, donné le 2 décembre 1998;

Vu l'avis de l'Inspection des Finances, donné le 2 décembre 1998;

Vu l'accord du Ministre du Budget, donné le 9 décembre 1998;

Vu l'avis de la Commission des Communautés européennes, donné le 2 décembre 1998;

Vu l'urgence motivée par :

- la nécessité de prendre sans délai les mesures qui s'imposent afin d'éviter que la responsabilité de l'Etat ne soit mise en cause en manquant aux obligations lui incombant en vertu des directives 95/18/CE et 95/19/CE précitées;

- la nécessité de disposer de règles précises pour l'obtention de la licence d'entreprise ferroviaire, du certificat de sécurité et pour la répartition des capacités d'infrastructure afin d'assurer un traitement équitable et non discriminatoire entre entreprises ferroviaires;

- la nécessité de garantir la sécurité de toutes les circulations ferroviaires;

Vu les lois coordonnées sur le Conseil d'Etat, notamment l'article 3, § 1^{er};

Considérant que la Société nationale des Chemins de fer belges a été désignée par 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 comme gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire en raison de la compétence très spécifique de son personnel, sa connaissance de l'infrastructure et étant donné qu'elle a prouvé par la pratique sa capacité de gérer cette infrastructure;

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 Ier. — Définitions

Article 1^{er}. 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, représentée par son administrateur délégué;

- "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 waarvan de activiteit niet beperkt is tot de exploitatie van enkel stads-, voorstads- en regionaal vervoer;

- "spoorweginfrastructuur" : alle elementen welke bedoeld zijn in bijlage I, deel A, van de Verordening (EEG) nr. 2598/70 van de Commissie van 18 december 1970 betreffende de vaststelling 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";

- "vergunning" : een vergunning waarbij een onderneming door een bevoegde overheid uit de Europese Unie als spoorwegonderneming voor de verlening van de spoorvervoerdiensten die erop vermeld zijn wordt erkend;

- "toewijzing" : het beschikbaarstellen van spoorweginfrastructuur-capaciteit door een toewijzende instantie;

- "toewijzende instantie" : het bestuur;

- "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. — Over de vergunning

Art. 2. De spoorwegonderneming die van de rechten van toegang tot of doorvoer over de spoorweginfrastructuur bedoeld in artikel 12 en 13 van 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 wil gebruik maken moet een vergunning bezitten.

De vergunning alleen geeft niet het recht de spoorweginfrastructuur te gebruiken.

Afdeling I. — Over de afgifte van de vergunning

Art. 3. De spoorwegonderneming die een exploitatiezetel in België heeft, en zonder vergunning bedoeld in artikel 2 van dit besluit, dient de vergunningaanvraag in bij de minister of zijn gemachtigde.

Art. 4. De minister bepaalt de wijze waarop de vergunning wordt afgegeven. Hij staat voor de bekendmaking in en licht de Europese Commissie hiervan in.

Art. 5. De minister of zijn gemachtigde geeft de vergunning af binnen de negentig dagen vanaf de ontvangst van de documenten die bewijzen dat aan alle voorwaarden bedoeld in artikel 7 van dit besluit is voldaan.

Voorafgaandelijk neemt hij kennis van het advies dat de Commissie Spoorvervoer bedoeld in artikel 39 van dit besluit moet geven. Bovendien kan hij het advies inwinnen van ieder deskundige in spoorwegaangelegenheden.

Art. 6. De vergunning beschrijft voor welke types van vervoerdiensten zij geldig is.

Afdeling II. — Over de voorwaarden voor afgifte van de vergunning

Art. 7. De vergunningaanvrager levert aan de minister of aan zijn gemachtigde het bewijs dat hij te allen tijde kan voldoen aan de voorwaarden inzake financiële draagkracht, beroepsbekwaamheid, dekking van de burgerlijke aansprakelijkheid en eerbaarheid, bedoeld in de artikelen 8 tot 11 van dit besluit.

Art. 8. De vergunningaanvrager bewijst dat hij aan zijn financiële verplichtingen kan tegemoetkomen gedurende een periode van twaalf maanden vanaf de dag waarop de start van de spoorvervoerdiensten waarvoor de vergunning wordt aangevraagd voorzien is.

Punt I van de bijlage aan dit besluit bepaalt de gegevens die de vergunningaanvrager moet verstrekken met betrekking tot deze voorwaarden; hun juistheid wordt bekrachtigd door een bedrijfsrevisor, lid van het Instituut der Bedrijfsrevisoren of door een evenwaardige orgaan erkend door een andere Lidstaat van de Europese Unie.

- "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 dont l'activité n'est pas 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";

- "licence" : une 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 mentionnés;

- "répartition" : l'affectation des capacités d'infrastructure ferroviaire par un organisme de répartition;

- "organisme de répartition" : l'administration;

- "services urbains et suburbains" : les services de transport répondant aux besoins d'un centre urbain ou d'une agglomération, ainsi qu'aux besoins de transport entre ce centre ou cette agglomération et ses banlieues;

- "services régionaux" : les services de transport destinés à répondre aux besoins de transport d'une région.

CHAPITRE II. — De la licence

Art. 2. L'entreprise ferroviaire qui souhaite bénéficier de droits d'accès ou de transit à l'infrastructure ferroviaire, visés aux articles 12 et 13 de 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, doit être en possession d'une licence.

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

Section 1er. — De la délivrance de la licence

Art. 3. L'entreprise ferroviaire ayant un siège d'exploitation en Belgique et ne disposant pas d'une licence visée à l'article 2 du présent arrêté, adresse la demande de licence au ministre ou à son délégué.

Art. 4. Le ministre fixe les modalités de délivrance de la licence. Il en assure la publicité et en informe la Commission européenne.

Art. 5. Le ministre ou son délégué délivre la licence dans les nonante jours de la réception des documents attestant que toutes les conditions visées à l'article 7 du présent arrêté sont remplies.

Il prend connaissance, au préalable, de l'avis que doit rendre la commission du transport ferroviaire visée à l'article 39 du présent arrêté. Il peut en outre solliciter l'avis de tout expert en matière ferroviaire.

Art. 6. La licence détermine les types de services pour lesquels elle est valable.

Section II. — Des conditions de délivrance de la licence

Art. 7. Le demandeur d'une licence démontre au ministre ou à son délégué qu'il peut à tout moment satisfaire aux conditions en matière de capacité financière, de capacité professionnelle, de couverture en responsabilité civile ainsi qu'en matière d'honorabilité visées aux articles 8 à 11 du présent arrêté.

Art. 8. Le demandeur d'une licence prouve qu'il peut faire face à ses obligations financières, pendant une période de douze mois à partir de la date prévue pour le début des activités ferroviaires faisant l'objet de la licence.

Le point I de l'annexe au présent arrêté détermine les données à fournir par le demandeur pour satisfaire à cette condition; l'exactitude de ces données 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.

Art. 9. De vergunningaanvrager voldoet aan de voorwaarden inzake beroepsbekwaamheid wanneer hij aantoont :

- 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 beschreven in de vergunningaanvraag;

- dat het voor de veiligheid verantwoordelijke personeel over een bekwaamheid beschikt in overeenstemming met zijn werkgebied;

- dat het personeel, het rollend materieel en de bedrijfsorganisatie de verwezenlijking van spoorvervoerprestaties aan een hoge veiligheidsniveau toelaten.

Punt II van de bijlage aan dit besluit bepaalt de documenten die de aanvrager met betrekking tot deze voorwaarden moet verstrekken.

Art. 10. De vergunningaanvrager bewijst dat hij de nodige schikkingen heeft getroffen tot dekking van zijn burgerlijke aansprakelijkheid ten aanzien van zijn klanten, de beheerder van de spoorweginfrastructuur en de derden.

Art. 11. Aan de voorwaarden inzake eerbaarheid is voldaan indien de personen belast met het dagelijks beheer van de spoorwegonderneming en de verantwoordelijken voor de verscheidene exploitatiezetels 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, hoofdstuk I tot V, en Titel IX, hoofdstuk I en II van het Strafwetboek, of in het buitenland, voor een gelijkaardige inbreuk.

De eerbaarheid wordt gestaafd door een getuigschrift van goed zedelijk gedrag, bestemd voor een openbare dienst en niet ouder dan drie maanden of door een gelijkwaardig document afgegeven door een andere staat.

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

- niet het voorwerp hebben uitgemaakt van een verbod tot handel-drijven;

- 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 een inbreuk op de sociale of op de bijzondere vervoerwetgeving.

Afdeling III. — Over de geldigheid van de vergunning

Art. 12. § 1. De vergunning wordt om de vijf jaar door de minister of zijn gemachtigde opnieuw onderzocht.

Ten laatste drie maanden voor deze vervaldag legt de houder de vergunning samen met al de nodige rechtvaardigingstukken voor aan de minister of zijn gemachtigde met het oog op een nieuw en volledig onderzoek van de toekenningsvoorwaarden bedoeld in artikel 7 van dit besluit. Met dit doel legt hij opnieuw de gegevens bedoeld in de artikelen 8 tot 11 van dit besluit voor.

§ 2. De minister of zijn gemachtigde kan te allen tijde nagaan of voldaan is aan de eisen bedoeld in de artikelen 8 tot 11 van dit besluit.

Art. 13. De minister of zijn gemachtigde schorst de afgegeven vergunning of trekt deze in wanneer de houder niet meer voldoet aan de voorwaarden bedoeld in artikel 7 van dit besluit.

De minister of zijn gemachtigde 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 verkrijgen van de vergunning niet heeft aangevat, tenzij hij een langere periode heeft bekomen wegens de bijzondere aard van de te leveren diensten.

De minister of zijn gemachtigde heft de schorsing op zodra de houder bewijst dat hij aan de voorwaarden bedoeld in artikel 7 van dit besluit voldoet.

Art. 14. §1. Indien de houder van een door de minister of zijn gemachtigde afgegeven vergunning niet meer voldoet aan de voorwaarden inzake financiële draagkracht bedoeld in artikel 8 van dit besluit wordt de vergunning geschorst of ingetrokken door de minister of zijn gemachtigde.

De minister of zijn gemachtigde heft de schorsing op, zodra de houder bewijst dat hij opnieuw voldoet aan de voorwaarden bedoeld in artikel 8 van dit besluit.

Art. 9. Le demandeur d'une licence satisfait aux conditions de capacité professionnelle lorsqu'il démontre :

- qu'il a ou aura une organisation administrative et possède les connaissances ou l'expérience nécessaires pour exercer un contrôle opérationnel et une surveillance sûrs et efficaces des types de services déterminés dans la licence;

- que le personnel responsable de la sécurité 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.

Le point II de l'annexe au présent arrêté détermine les documents à fournir par le demandeur pour satisfaire à ces conditions.

Art. 10. Le demandeur d'une licence prouve qu'il a pris les dispositions nécessaires pour couvrir sa responsabilité civile à l'égard de ses clients, du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et des tiers.

Art. 11. Il est satisfait à la condition d'honorabilité si les personnes chargées de la gestion journalière de l'entreprise ferroviaire et les responsables des 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 et II, du Code pénal ou, à l'étranger, pour une infraction de même nature.

L'honorabilité est attestée par un certificat de bonnes conduite, vie et moeurs, destiné à une administration publique et ne datant pas de plus de trois mois, ou par un document équivalent délivré par un autre État.

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 une infraction à la législation sociale ou à la législation spécifique applicable au transport.

Section III. — De la validité de la licence

Art. 12. § 1^{er}. La licence est réexaminée tous les cinq ans par le ministre ou son délégué.

Au plus tard trois mois avant cette échéance, le détenteur d'une licence soumet celle-ci au ministre ou à son délégué avec tous les documents nécessaires en vue d'un réexamen complet des conditions de délivrance visées à l'article 7 du présent arrêté. A cette fin, il fournit à nouveau les données visées aux articles 8 à 11 du présent arrêté.

§ 2. Le ministre ou son délégué peut vérifier à tout moment si les exigences visées aux articles 8 à 11 du présent arrêté sont respectées.

Art. 13. Le ministre ou son délégué suspend ou retire la licence qu'il a délivrée quand le détenteur ne satisfait plus aux conditions visées à l'article 7 du présent arrêté.

Le ministre ou son délégué 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.

La décision de suspension est levée par le ministre ou son délégué dès que le détenteur prouve qu'il satisfait aux conditions visées à l'article 7 du présent arrêté.

Art. 14. § 1^{er}. Si le détenteur d'une licence délivrée par le ministre ou son délégué ne satisfait plus aux conditions de capacité financière visées à l'article 8 du présent arrêté, la licence est suspendue ou retirée par le ministre ou son délégué.

La décision de suspension est levée par le ministre ou son délégué dès que le détenteur prouve qu'il satisfait à nouveau aux conditions visées à l'article 8 du présent arrêté.

De minister of zijn gemachtigde kan hem een tijdelijke vergunning voor de periode waarin de spoorwegonderneming wordt gereorganiseerd en met een maximale duur van zes maanden toekennen op de voorwaarde dat de veiligheid niet in het gedrang komt.

§2. Nochtans, wanneer een rechtsvordering wegens insolventie of een soortgelijke procedure werd ingesteld tegen een spoorwegonderneming, staat de minister of zijn gemachtigde niet toe dat de vergunning wordt behouden als hij overtuigd is dat er geen realistische vooruitzichten zijn op een bevredigende financiële reorganisatie binnen een redelijke termijn.

Art. 15. In geval van een wijziging van de rechtstoestand van een spoorwegonderneming, inzonderheid na een fusie of overname, legt de houder zijn vergunning voor aan de minister of zijn gemachtigde voor een nieuw onderzoek.

In de loop van dit nieuw onderzoek mag de betrokken spoorwegonderneming de exploitatie voortzetten, voor zover de veiligheid niet in het gedrang komt.

Art. 16. Indien de houder van een door de minister of zijn gemachtigde afgegeven vergunning zich voornemt zijn activiteiten uit te breiden of te veranderen, dient hij zijn vergunning aan de minister of zijn gemachtigde voor te leggen met het oog op een nieuw onderzoek.

Art. 17. § 1. Voorafgaandelijk aan iedere beslissing tot weigering, schorsing of intrekking van een vergunning neemt de minister of zijn gemachtigde kennis van het advies van de Commissie Spoorvervoer bedoeld in artikel 39 van dit besluit. Iedere beslissing wordt met redenen omkleed en gemeld met een ter post aangetekende brief.

§ 2. De minister of zijn gemachtigde licht de Europese Commissie van iedere beslissing tot weigering, schorsing of intrekking van een vergunning is.

HOOFDSTUK III

Over de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit

Art. 18. De toewijzende instantie verdeelt en wijst de spoorweginfrastructuurcapaciteit toe op een billijke en niet discriminerende wijze. Voor de uitvoering van deze opdracht handelt bedoelde instantie, die vertegenwoordigd wordt door de directeur-generaal van het bevoegde bestuur, buiten elk hiërarchisch verband.

Zij waakt over een optimale benutting van de spoorweginfrastructuur onverminderd artikel 19 van dit besluit.

Art. 19. De toewijzende instantie geeft voorrang aan de opdracht van openbare dienst met betrekking tot het binnenlands vervoer van reizigers met treinen van de gewone dienst opgelegd aan de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen krachtens artikel 156, 1° van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, rekening houdend met de algemene organisatie van de vervoerdiensten die gebruik maken van de spoorweginfrastructuur.

Onverminderd het eerste lid van dit artikel kan de toewijzende instantie voorrang geven aan reizigersvervoerdiensten tegen hoge snelheid of aan goederenvervoerdiensten die gebruik maken van een infrastructuur die speciaal voor deze diensten werd aangelegd of uitgerust.

Art. 20. De aanvraag voor spoorweginfrastructuurcapaciteit wordt gericht aan de toewijzende instantie indien de dienst vertrekt op het Belgisch grondgebied.

De minister stelt de modaliteiten van toewijzing van de capaciteit. Hij staat voor de bekendmaking in en licht de Europese Commissie hiervan in.

Art. 21. De toewijzende instantie licht onmiddellijk de instantie voor de toewijzing van de spoorweginfrastructuurcapaciteit van de andere betrokken staten in. Hij spreekt zich over de aanvraag in overleg met hen zo vlug mogelijk uit en uiterlijk zestig dagen na de datum waarop al de nodige inlichtingen zijn bekomen.

Art. 22. In geval van weigering, te wijten aan onvoldoende infrastructuurcapaciteit, onderzoekt de toewijzende instantie de aanvraag opnieuw tijdens de volgende aanpassing van de uurregeling, indien de aanvrager dit wenst.

De toewijzende instantie licht hem in over het tijdstip van dergelijke aanpassing en over andere administratieve regelingen die hieruit voortspuiten.

Art. 23. Iedere beslissing wordt met een ter post aangetekende brief aan de aanvrager meegedeeld. Elke weigering wordt gemotiveerd.

Une licence temporaire peut lui être octroyée par le ministre ou son délégué durant la réorganisation de l'entreprise ferroviaire, pour une période maximale de six mois et pour autant que la sécurité ne soit pas compromise.

§ 2. Toutefois, lorsqu'une procédure en insolvabilité ou toute autre procédure similaire est engagée à l'encontre d'une entreprise ferroviaire, le ministre ou son délégué ne l'autorise pas à conserver sa licence s'il est convaincu qu'il n'existe pas de prévisions réalistes de restructuration financière satisfaisante dans un délai raisonnable.

Art. 15. En cas de modification affectant la situation juridique d'une entreprise ferroviaire, notamment en cas de fusion ou de prise de contrôle, le détenteur soumet sa licence au ministre ou à son délégué en vue d'un réexamen.

Pendant la durée du réexamen, l'entreprise ferroviaire concernée peut poursuivre ses activités, pour autant que la sécurité ne soit pas compromise.

Art. 16. Si le détenteur d'une licence délivrée par le ministre ou son délégué envisage d'étendre ou de modifier ses activités, il doit soumettre sa licence au ministre ou à son délégué en vue d'un réexamen.

Art. 17. § 1^{er}. Préalablement à toute décision de refus, de suspension ou de retrait d'une licence, le ministre ou son délégué prend connaissance de l'avis de la commission du transport ferroviaire visée à l'article 39 du présent arrêté. Toute décision est motivée et notifiée par lettre recommandée à la poste.

§ 2. Le ministre ou son délégué informe la Commission européenne de toute décision de refus, de suspension ou de retrait d'une licence.

CHAPITRE III

De la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire

Art. 18. L'organisme de répartition répartit et attribue les capacités d'infrastructure ferroviaire sur une base équitable et non discriminatoire. Pour l'exercice de cette mission, ledit organisme, représenté par le directeur général de l'administration compétente, agit en dehors de tout lien hiérarchique.

Il veille à permettre une utilisation optimale de l'infrastructure ferroviaire sans préjudice de l'article 19 du présent arrêté.

Art. 19. L'organisme de répartition accorde la priorité à la mission de service public relative au transport intérieur de voyageurs assuré par les trains du service ordinaire et incombant à la Société nationale des Chemins de fer belges en vertu de l'article 156, 1° de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, en tenant compte de l'organisation générale des services de transport qui empruntent l'infrastructure ferroviaire.

L'organisme de répartition peut, sans préjudice de l'alinéa 1^{er} du présent article, accorder la priorité à des services de transport de voyageurs à grande vitesse ou à des services de transport de marchandises, effectués sur les infrastructures spécifiquement construites ou aménagées à cette fin.

Art. 20. La demande de capacité d'infrastructure ferroviaire est adressée à l'organisme de répartition si le départ du service a lieu sur le territoire belge.

Le ministre fixe les modalités d'attribution de capacité. Il en assure la publicité et en informe la Commission européenne.

Art. 21. L'organisme de répartition informe immédiatement les organismes de répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire des autres Etats concernés. Il se prononce sur la demande, en concertation avec ceux-ci, le plus rapidement possible et, au plus tard, soixante jours après la date à laquelle toutes les informations nécessaires ont été reçues.

Art. 22. En cas de refus dû à une capacité insuffisante d'infrastructure, l'organisme de répartition réexamine la demande lors de la prochaine modification des horaires, si le demandeur le souhaite.

L'organisme de répartition lui communique la date de ces adaptations ainsi que les autres arrangements administratifs qui en résultent.

Art. 23. Toute décision est notifiée au demandeur par lettre recommandée à la poste. Tout refus est motivé.

Art. 24. Onverminderd artikel 20 van dit besluit kan de aanvrager van spoorweginfrastructuurcapaciteit zich rechtstreeks in verbinding stellen met de instantie voor de toewijzing van de spoorweginfrastructuurcapaciteit van de andere betrokken staten mits hij de toewijzende instantie hiervan inlicht.

Art. 25. De aanvrager die spoorweginfrastructuurcapaciteit krijgt toegewezen sluit de nodige administratieve, technische en financiële overeenkomsten met de beheerder van de spoorweginfrastructuur af.

Art. 26. Bij aanvraag om infrastructuurcapaciteit mag een waarborg worden gevraagd. Deze waarborg mag niet meer bedragen dan de dekking van de kostenderving voortvloeiend uit het niet gebruiken van de gevraagde capaciteit.

Art. 27. Deze waarborg wordt bij de beheerder van de spoorweginfrastructuur neergelegd. Wanneer de capaciteit gebruikt is, wordt de waarborg geheel vrijgegeven.

HOOFDSTUK IV. — *Over het veiligheidsattest*

Art. 28. De spoorwegonderneming moet een veiligheidsattest bezitten om de spoorweginfrastructuur te mogen gebruiken.

Art. 29. Het veiligheidsattest wordt door de gemachtigde van de minister op technisch advies van de beheerder van de spoorweginfrastructuur afgegeven.

De minister bepaalt de wijze waarop het veiligheidsattest wordt afgegeven en staat voor de bekendmaking in.

Art. 30. Het veiligheidsattest wordt voor één of meerdere welbepaalde types van vervoerdiensten en hierbij betrokken reiswegen afgegeven.

Art. 31. Om het veiligheidsattest te bekomen moet de spoorwegonderneming voor één of meerdere welbepaalde types van de in de vergunning aangeduide vervoerdiensten aantonen dat zij de normen naleeft bedoeld in artikel 2 van 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, en dat zij de vereisten bedoeld in de artikelen 15 tot 17 van ditzelfde besluit eerbiedigt evenals de veiligheidseisen ten aanzien van haar interne organisatie, bedoeld in artikel 9 van dit besluit.

Art. 32. Het veiligheidsattest blijft geldig zolang als de spoorwegonderneming de eisen bedoeld in artikel 31 van dit besluit eerbiedigt. Deze worden opnieuw onderzocht om de drie jaar.

Art. 33. De kosten die de beheerder van de spoorweginfrastructuur maakt voor het onderzoek van de eisen bedoeld in artikel 31 van dit besluit zijn ten laste van de aanvragende spoorwegonderneming.

HOOFDSTUK V

Over de gebruiksrechten voor de spoorweginfrastructuur

Art. 34. Op eenzelfde markt worden voor gelijke vervoerdiensten de gebruiksrechten op niet-discriminerende wijze geïnd.

Art. 35. De beheerder van de spoorweginfrastructuur stelt de gebruiksrechten verbonden aan een vervoerdienst vast rekening houdend met inzonderheid :

1. de toestand op de vervoermarkt en de kenmerken van het aanbod en de vraag, de doelstellingen van een meer optimale benutting van het spoorweginfrastructuur en de concurrentiële positie van het spoorvervoer ten opzichte van de andere vervoersmodi;
2. de gevraagde infrastructuurcapaciteit, de gebruiksfrequentie en haar gebruiksuren;
3. de kenmerken van de vervoerdienst (onder meer, het lijntype en haar exploitatiekosten, de samenstelling van de trein, zijn snelheid, zijn asbelasting en de kwaliteit van de gewenste dienst);
4. de last die hij moet dragen.

Art. 36. De gebruiksrechten worden aan de beheerder van de spoorweginfrastructuur betaald.

Art. 37. Op vraag van de minister of zijn gemachtigde legt de beheerder van de spoorweginfrastructuur al de nodige inlichtingen voor die hem in staat stellen na te gaan dat de gebruiksrechten op een niet-discriminerende wijze worden geheven.

Art. 38. De beheerder van de spoorweginfrastructuur deelt ten gepaste tijde de belangrijke wijzigingen van de hoedanigheid of de capaciteit van zijn spoorweginfrastructuur aan de spoorwegondernemingen die deze spoorweginfrastructuur gebruiken mee.

Art. 24. Sans préjudice de l'article 20 du présent arrêté, le demandeur d'une capacité d'infrastructure ferroviaire peut directement prendre contact avec les organismes de répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire des autres Etats concernés, à condition d'en informer l'organisme de répartition.

Art. 25. Le demandeur à qui des capacités d'infrastructure ferroviaire ont été attribuées conclut les accords administratifs, techniques et financiers nécessaires avec le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.

Art. 26. Lors de la demande de capacité, le dépôt d'une garantie peut être exigé. Cette garantie ne peut excéder la couverture de tout manque à gagner qui résulterait de la non-utilisation des capacités demandées.

Art. 27. Le dépôt de la garantie est constitué auprès du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire. Quand la capacité est utilisée, la garantie est entièrement libérée.

CHAPITRE IV. — *Du certificat de sécurité*

Art. 28. L'entreprise ferroviaire doit posséder un certificat de sécurité pour pouvoir utiliser l'infrastructure ferroviaire.

Art. 29. Le certificat de sécurité est délivré par le délégué du ministre sur avis technique du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.

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

Art. 30. Le certificat de sécurité est délivré pour un ou plusieurs types de services de transport déterminés et pour les itinéraires concernés.

Art. 31. Pour obtenir le certificat de sécurité, l'entreprise ferroviaire doit démontrer, pour un ou plusieurs types de services de transport déterminés dans la licence, qu'elle respecte les normes visées à l'article 2 de 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, et qu'elle remplit les exigences visées aux articles 15 à 17 de ce même arrêté ainsi que les exigences de sécurité relatives à son organisation interne, visées à l'article 9 du présent arrêté.

Art. 32. Le certificat de sécurité reste valable aussi longtemps que l'entreprise ferroviaire respecte les exigences visées à l'article 31 du présent arrêté. Celles-ci font l'objet d'un réexamen tous les trois ans.

Art. 33. Les frais occasionnés au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire lors de l'examen des exigences visées à l'article 31 du présent arrêté sont à charge de l'entreprise ferroviaire demanderesse.

CHAPITRE V

De la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire

Art. 34. Pour des services de transport de nature équivalente dans un même marché, les redevances sont perçues sans discrimination.

Art. 35. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire fixe les redevances d'utilisation afférentes à un service de transport en tenant compte, notamment :

1. de la situation du marché des transports, des caractéristiques de l'offre et de la demande, des objectifs visant une utilisation plus optimale du réseau ferré et de la position concurrentielle du transport ferroviaire par rapport aux autres modes de transport;
2. de la capacité d'infrastructure demandée, de la fréquence d'utilisation et des heures d'utilisation de celle-ci;
3. des caractéristiques du service de transport (entre autres, le type de ligne et son coût d'exploitation, le type de train, sa vitesse, son tonnage et la qualité de service exigée);
4. des charges qu'il doit supporter.

Art. 36. Le paiement des redevances se fait auprès du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.

Art. 37. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire fournit à la demande du ministre ou de son délégué toute information nécessaire lui permettant de s'assurer que les redevances sont perçues sur une base non discriminatoire.

Art. 38. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire communique en temps utile aux entreprises ferroviaires qui utilisent son infrastructure ferroviaire les modifications importantes affectant la qualité ou la capacité de son infrastructure ferroviaire.

HOOFDSTUK VI. — *Over de commissie spoorvervoer**Afdeling I. — Oprichting en samenstelling*

Art. 39. De Commissie Spoorvervoer is samengesteld uit :

- vijf effectieve en twee plaatsvervangende leden, aangewezen wegens hun bekwaamheid en als vertegenwoordigers van het bestuur, één van hen is de voorzitter;

- vier effectieve en twee plaatsvervangende leden aangewezen wegens hun bekwaamheid en op voorstel van de beheerder van de spoorweginfrastructuur.

De commissie met uitzondering van de voorzitter, is samengesteld uit een gelijk aantal franstalige en nederlandstalige leden, wat zowel de vertegenwoordigers van het Bestuur als de door de beheerder van de spoorweginfrastructuur voorgestelde leden betreft.

De effectieve en de plaatsvervangende leden worden door de minister aangesteld.

Art. 40. Een secretaris, aangewezen door de directeur-generaal van het bestuur wordt aan de commissie toegevoegd. Hij heeft geen beslissend stemrecht.

Afdeling II. — Bevoegdheden

Art. 41. De Commissie is ermee belast een gemotiveerd advies te geven over iedere vraag nopens de afgifte, de opschorting of de intrekking van de vergunning bedoeld in Hoofdstuk II van dit besluit.

Afdeling III. — Werking

Art. 42. De commissie stelt haar intern reglement op en bepaalt haar werkwijze.

Art. 43. De commissie kan iedereen van wie zij een advies wil inwinnen raadplegen, voor de vergaderingen oproepen of bij haar werkzaamheden betrekken.

Art. 44. De adviezen van de commissie worden genomen bij meerderheid van stemmen. Bij staking van stemmen is de stem van de voorzitter doorslaggevend. De minderheidsstandpunten worden bij de adviezen gevoegd en samen met deze laatste aan de minister of zijn gemachtigde gezonden.

HOOFDSTUK VII. — *Opsporen en vaststellen van inbreuken*

Art. 45. De door de minister aangestelde controle en inspectie-agenten zijn bevoegd om de inbreuken op dit besluit en op zijn uitvoeringsbesluiten op te sporen.

Ze stellen de inbreuken vast bij processen-verbaal, die bewijskracht hebben tot bewijs van het tegendeel. Een afschrift van de processen-verbaal wordt aan de pleger van de inbreuk toegestuurd binnen vijftien dagen na de vaststelling van de overtredingen.

HOOFDSTUK VIII. — *Slotbepalingen*

Art. 46. Met uitzondering van hoofdstuk VI treedt dit besluit in werking de eerste dag van de vierde maand na die waarin het in het *Belgisch Staatsblad* is bekendgemaakt.

Art. 47. Onze Minister van Vervoer is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 11 december 1998.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Vervoer
M. DAERDEN

CHAPITRE VI. — *De la commission du transport ferroviaire**Section Ire. — Constitution et composition*

Art. 39. La commission du transport ferroviaire est composée :

- de cinq membres effectifs et de deux membres suppléants, désignés en raison de leur compétence et représentant l'administration, parmi lesquels le président;

- de quatre membres effectifs et de deux membres suppléants désignés en raison de leur compétence, sur proposition du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.

A l'exception du président, la commission compte autant de membres d'expression française que de membres d'expression néerlandaise, à la fois dans la délégation de l'administration et dans celle proposée par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.

Les membres effectifs et les membres suppléants sont nommés par le ministre.

Art. 40. Un secrétaire, désigné par le directeur général de l'administration, est adjoint à la commission. Il n'a pas voix délibérative.

Section II. — Compétences

Art. 41. La commission est chargée de donner un avis motivé sur toute demande relative à la délivrance, à la suspension ou au retrait de la licence visée au chapitre II du présent arrêté.

Section III. — Fonctionnement

Art. 42. La commission arrête son règlement d'ordre intérieur et fixe les modalités de son fonctionnement.

Art. 43. La commission peut consulter, convoquer à ses réunions ou associer à ses travaux toute personne dont elle désire prendre avis.

Art. 44. Les avis de la commission sont pris à la majorité des voix. En cas de partage des voix, celle du président est prépondérante. Les positions minoritaires sont jointes aux avis et transmises avec ceux-ci au ministre ou à son délégué.

CHAPITRE VII. — *Recherche et constatation des infractions*

Art. 45. Les agents de contrôle et d'inspection commissionnés par le ministre sont compétents pour rechercher les infractions aux prescriptions du présent arrêté et de ses arrêtés d'exécution.

Ils constatent ces infractions par des procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve du contraire. Copie des procès-verbaux est adressée à l'auteur de l'infraction dans les quinze jours de la constatation des infractions.

CHAPITRE VIII. — *Dispositions finales*

Art. 46. A l'exception du chapitre VI, le présent arrêté entre en vigueur le premier jour du quatrième mois qui suit celui au cours duquel il aura été publié au *Moniteur belge*.

Art. 47. Notre Ministre des Transports est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 11 décembre 1998.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre des Transports
M. DAERDEN