

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

SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

F. 2007 — 325

[C — 2006/14299]

4 DECEMBRE 2006. — Loi relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire (1)

ALBERT II, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Les Chambres ont adopté et Nous sanctionnons ce qui suit :

TITRE I^{er}.

CHAPITRE I^{er}. — Dispositions générales

Article 1^{er}. La présente loi règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution.

Art. 2. La présente loi transpose la directive 91/440/CEE du Conseil du 29 juillet 1991, relative au développement de chemins de fer communautaires, modifiée par la directive 2001/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 et par la directive 2004/51/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004, la directive 95/18/CE du Conseil du 19 juin 1995, concernant les licences des entreprises ferroviaires, modifiée par la directive 2001/13/CE du Parlement et du Conseil du 26 février 2001 et par la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 et la directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 concernant la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité, modifiée par la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 en droit belge.

CHAPITRE II. — Champ d'application

Art. 3. La présente loi règle l'ensemble des prescriptions relatives à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire belge.

A cet égard, l'on opère une distinction entre l'exploitation ferroviaire conventionnelle via le heavy rail et les systèmes de métro, de tram et autres systèmes de transport urbain et de transport ferroviaire régional via le light rail et d'autres modes liés aux chemins de fer.

Art. 4. La présente loi ne s'applique pas :

- aux infrastructures ferroviaires privées utilisées uniquement par leur propriétaire pour leurs propres opérations de transport de marchandises;

- aux lignes désaffectées, non démantelées, mais utilisées à des fins touristiques, ni aux entreprises opérant uniquement sur ces réseaux;

- aux métros, aux tramways et aux autres systèmes ferroviaires urbains et régionaux via le light rail et d'autres modes liés aux chemins de fer, pour autant que ceux-ci ne circulent pas sur le réseau ferroviaire.

CHAPITRE III. — Définitions

Art. 5. Pour l'application de la présente loi, il y a lieu d'entendre par :

1° "ministre" : le ministre qui a la régulation du transport ferroviaire dans ses attributions;

2° "gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire" : la SA de droit public "Infrabel";

3° "entreprise ferroviaire" : toute entreprise à statut privé ou public et titulaire d'une licence conformément à la législation européenne applicable, dont l'activité est la fourniture de prestations de services de transport de marchandises et/ou de passagers par chemin de fer, la traction devant être obligatoirement assurée par cette entreprise; cette notion recouvre également les entreprises qui fournissent uniquement la traction;

4° "regroupement international" : toute association d'au moins deux entreprises ferroviaires établies dans des Etats membres différents de l'Union européenne, en vue de fournir des prestations de transports ferroviaires internationaux entre ces Etats membres;

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

N. 2007 — 325

[C — 2006/14299]

4 DECEMBER 2006. — Wet betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur (1)

ALBERT II, Koning der Belgen,

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

De Kamers hebben aangenomen en Wij bekrachtigen hetgeen volgt :

TITEL I.

HOOFDSTUK I. — Algemene bepalingen

Artikel 1. Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet.

Art. 2. Deze wet zet richtlijn 91/440/EEG van de Raad van 29 juli 1991, betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap, gewijzigd bij richtlijn 2001/12/EG van het Europees Parlement en van de Raad van 26 februari 2001 en bij richtlijn 2004/51/EG van het Europees Parlement en van de Raad van 29 april 2004, richtlijn 95/18/EG van de Raad van 19 juni 1995, betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen, gewijzigd bij richtlijn 2001/13/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 en bij richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004, en richtlijn 2001/14/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001, inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheids certificering, gewijzigd door richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 in Belgisch recht om.

HOOFDSTUK II. — Toepassingsgebied

Art. 3. Deze wet regelt het geheel van de voorschriften met betrekking tot het gebruik van de Belgische spoorweginfrastructuur.

Daarbij wordt er een onderscheid gemaakt tussen de conventionele spoorexploitatie door middel van heavy rail en de metro-, tram en andere systemen van stadsvervoer en regionaal spoorvervoer door middel van light en andere spoorgebonden modi.

Art. 4. Deze wet is niet van toepassing op :

- spoorweginfrastructuur in particulier bezit die uitsluitend door de eigenaar voor diens goederenvervoer gebruikt wordt;

- buiten dienst gestelde maar niet ontmantelde lijnen die enkel gebruikt worden voor toeristische doeleinden en de ondernemingen waarvan de activiteit beperkt is tot deze lijnen;

- metro, tram en andere systemen voor stadsvervoer en regionaal spoorvervoer door middel van light rail en andere spoorgebonden modi, voor zover deze geen gebruik maken van het spoorwegnet.

HOOFDSTUK III. — Definities

Art. 5. Voor de toepassing van deze wet wordt verstaan onder :

1° "minister" : de minister die bevoegd is voor de regulering van het spoorwegvervoer;

2° "spoorweginfrastructuurbeheerder" : de NV van publiek recht "Infrabel";

3° "spoorwegonderneming" : iedere privaatrechtelijke of publiekrechtelijke onderneming die houder is van een vergunning overeenkomstig de van kracht zijnde Europese wetgeving, waarvan de activiteit bestaat in het verlenen van spoorwegvervoerdiensten voor goederen en/of voor reizigers, waarbij deze onderneming voor de tractie moet zorgen; hiertoe behoren ook de ondernemingen die uitsluitend tractie leveren;

4° "internationaal samenwerkingsverband" : ieder samengaan van ten minste twee in verschillende lidstaten van de Europese Unie gevestigde spoorwegondernemingen dat tot doel heeft diensten te leveren op het gebied van internationaal spoorvervoer tussen die lidstaten;

5° "candidat" : toute entreprise ferroviaire titulaire d'une licence ou tout regroupement international d'entreprises ferroviaires titulaires d'une licence demandant à bénéficier de capacités de l'infrastructure;

6° "infrastructure ferroviaire" : l'ensemble des éléments visés à l'annexe I^{re}, partie A, du Règlement (CEE) n° 2598/70 de la Commission, du 18 décembre 1970, relatif à la fixation du contenu des différentes positions des schémas de comptabilisation de l'annexe 1^{re} du Règlement (CEE) n° 1108/70 du Conseil du 4 juillet 1970, à l'exception du dernier tiret qui, aux fins de la présente loi, se lit comme suit : "bâtiments affectés au service des infrastructures";

7° "réseau" : l'ensemble de l'infrastructure ferroviaire gérée par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire;

8° "capacité de l'infrastructure ferroviaire" : la disponibilité permettant de programmer des sillons sollicités pour un segment de l'infrastructure ferroviaire pendant une certaine période;

9° "sillon" : la capacité de l'infrastructure ferroviaire requise pour faire circuler un train donné d'un point à un autre à un moment donné;

10° "répartition" : l'affectation par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire des capacités de l'infrastructure ferroviaire;

11° "infrastructure saturée" : la section de l'infrastructure ferroviaire pour laquelle les demandes de capacités de l'infrastructure ferroviaire ne peuvent être totalement satisfaites pendant certaines périodes, même après coordination des différentes demandes de réservation de capacités;

12° "plan de renforcement des capacités" : une mesure ou une série de mesures, assorties d'un calendrier de mise en œuvre et visant à réduire les contraintes en matière de capacité qui entraînent la déclaration d'une section de l'infrastructure ferroviaire comme "infrastructure saturée";

13° "horaire de service" : les données définissant tous les mouvements programmés des trains et du matériel roulant, sur l'infrastructure ferroviaire concernée, pendant la période de validité de cet horaire;

14° "coordination" : la procédure mise en œuvre par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire afin de rechercher une solution en cas de demandes concurrentes pour la réservation de capacités de l'infrastructure ferroviaire;

15° "document de référence du réseau" : le document qui précise, de manière détaillée, la description du réseau, les règles générales pour y circuler, les délais, les procédures et les critères relatifs aux systèmes de tarification et de répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire; ce document contient aussi toutes les autres informations nécessaires pour permettre l'introduction de demandes de capacités de l'infrastructure ferroviaire;

16° "licence" : l'attestation par laquelle une entreprise est reconnue par l'autorité compétente d'un Etat membre de l'Union européenne comme entreprise ferroviaire pour les fournitures de services de transport ferroviaire qui y sont mentionnées;

17° "certificat de sécurité" : le document qui constate le respect par une entreprise ferroviaire des exigences imposées en matière de sécurité en vue d'assurer un service sans danger sur les trajets concernés;

18° "service ferroviaire" : toute prestation de transport national ou international de voyageurs, de transport national ou international de marchandises ou de transport combiné national ou international de marchandises;

19° "service de transport international" : service de transports ferroviaires dans le cadre duquel le train franchit au moins une fois la frontière d'un Etat membre; le train peut être assemblé et/ou divisé, et les différentes parties le constituant peuvent avoir des provenances et destinations différentes, à condition que tous les wagons/voitures franchissent au moins une frontière;

20° "accord-cadre" : la convention définissant les droits et obligations d'un candidat et du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et relative aux capacités de l'infrastructure ferroviaire à répartir et à la tarification à appliquer sur une durée dépassant une seule période de validité de l'horaire de service;

21° "organe de contrôle" : l'autorité de régulation économique du transport ferroviaire;

22° "autorité de sécurité" : l'autorité chargée des tâches relatives à la sécurité des chemins de fer;

5° "kandidaat" : elke spoorwegonderneming die houder is van een vergunning of elk internationaal samenwerkingsverband van spoorwegondernemingen die houder zijn van een vergunning en die het gebruik van spoorweginfrastructuurcapaciteit aanvragen;

6° "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 1 van Verordening (EEG) nr. 1108/70 van de Raad van 4 juli 1970, met uitzondering van het laatste streepje dat in de zin van deze wet als volgt luidt : "dienstgebouwen voor de infrastructuur";

7° "net" : de gehele spoorweginfrastructuur die beheerd wordt door de spoorweginfrastructuurbeheerder;

8° "spoorweginfrastructuurcapaciteit" : het vermogen om voor een bepaalde periode de voor een spoorweginfrastructuurelement gevraagde treinpaden te plannen;

9° "treinpad" : de spoorweginfrastructuurcapaciteit die nodig is om een trein in een bepaald tijdvak tussen twee plaatsen te laten rijden;

10° "toewijzing" : de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit door de spoorweginfrastructuurbeheerder;

11° "overbelaste infrastructuur" : het gedeelte van de spoorweginfrastructuur waarvoor gedurende bepaalde tijdvakken, zelfs na coördinatie van de verschillende capaciteitsaanvragen, niet volledig aan de infrastructuurcapaciteitsaanvraag kan worden voldaan;

12° "capaciteitsvergrotingplan" : een maatregel of een reeks van maatregelen met een tijdschema voor de uitvoering daarvan die wordt voorgesteld om de capaciteitsbeperkingen te verminderen die ertoe leiden dat een infrastructuurgedeelte tot "overbelaste spoorweginfrastructuur" wordt verklaard;

13° "dienstregeling" : de gegevens over alle geprogrammeerde bewegingen van treinen en rollend materieel die gedurende de periode dat de dienstregeling geldt op de betreffende spoorweginfrastructuur zullen worden uitgevoerd;

14° "coördinatie" : de procedure die door de spoorweginfrastructuurbeheerder wordt gevolgd om een oplossing te vinden in geval van concurrerende aanvragen om spoorweginfrastructuurcapaciteit te reserveren;

15° "netverklaring" : de verklaring waarin op gedetailleerde wijze de beschrijving van het net, de algemene verkeersregels, de termijnen, de procedures en criteria betreffende de regelingen voor de heffing van gebruiksrechten en de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit zijn vastgelegd; dit document bevat verder alle andere gegevens die nodig zijn om de aanvragen voor spoorweginfrastructuurcapaciteit in te dienen;

16° "vergunning" : de vergunning waardoor een onderneming door een bevoegde overheid van een lidstaat van de Europese Unie wordt erkend als spoorwegonderneming voor de verlening van de spoorvervoer diensten die erop vermeld zijn;

17° "veiligheidscertificaat" : het document waarbij wordt vastgesteld dat een spoorwegonderneming voldoet aan de eisen inzake veiligheid om een spoordienst zonder gevaar op de betrokken trajecten te verzekeren;

18° "spoorwegvervoerdienst" : elk nationaal of internationaal vervoer van reizigers of van goederen of elk nationaal of internationaal gecombineerd vervoer van goederen;

19° "internationale vervoerdiensten" : spoorvervoerdiensten waarbij de trein ten minste één keer de grens van een lidstaat overschrijdt; de trein kan worden samengesteld en/of gesplitst en de verschillende delen ervan kunnen een verschillende herkomst en bestemming hebben, zolang alle rijtuigen/wagons ten minste één grens overschrijden;

20° "kaderovereenkomst" : een overeenkomst die de rechten en verplichtingen van een kandidaat en van de beheerder van de spoorweginfrastructuur vastlegt en die betrekking heeft op de toe te wijzen spoorweginfrastructuurcapaciteit en de te heffen rechten voor een periode die langer is dan de geldigheidsduur van één dienstregelingstijdvak;

21° "toezichthoudende orgaan" : de overheid bevoegd voor de economische regulering van het spoorvervoer;

22° "veiligheidsinstantie" : de overheid belast met de veiligheidsaanken op het spoor;

23° "accident": un événement indésirable ou non intentionnel et imprévu, ou un enchaînement particulier d'événements de cette nature, ayant des conséquences préjudiciables; les accidents sont ventilés suivant les types ci-après: collisions, déraillements, accidents aux passages à niveau, accidents de personnes causés par le matériel roulant en marche, incendies et autres;

24° "accident grave": toute collision de trains ou tout déraillement de train faisant au moins un mort ou au moins cinq blessés graves ou d'importants dommages au matériel roulant, à l'infrastructure ou à l'environnement, et tout autre accident similaire ayant des conséquences évidentes sur la réglementation ou la gestion de la sécurité ferroviaire; on entend par "importants dommages" des dommages qui peuvent être immédiatement estimés par un organisme d'enquête à un total d'au moins 2 millions d'euros;

25° "incident": tout événement, autre qu'un accident ou un accident grave, lié à l'exploitation de trains et affectant la sécurité d'exploitation;

26° "système ferroviaire": l'ensemble constitué par les infrastructures ferroviaires, comprenant les lignes et les installations fixes, du réseau de transport à grande vitesse et conventionnel, et les matériels roulants conçus pour parcourir ces infrastructures;

27° "partie intéressée": l'entreprise ferroviaire qui a introduit une demande de capacités de l'infrastructure ainsi que les autres parties qui souhaitent formuler des commentaires au sujet de l'incidence que l'horaire de service pourrait avoir sur leur aptitude à fournir des services ferroviaires durant la période de validité de l'horaire de service.

TITRE II. — Utilisation de l'infrastructure ferroviaire

CHAPITRE I^{er}. — L'accès à l'infrastructure ferroviaire

Section 1^{re}. — Le droit d'accès et de transit

Art. 6. Ont un droit d'accès sur l'infrastructure ferroviaire :

1°. La Société nationale des Chemins de fer belges pour l'exploitation de l'ensemble de ses activités de transports de voyageurs et de marchandises;

2°. Tout regroupement international dont fait partie une entreprise ferroviaire établie en Belgique pour l'exploitation de services de transports internationaux de passagers ou de marchandises;

3°. Toute entreprise ferroviaire établie dans un Etat membre de l'Union européenne pour l'exploitation de services de transports internationaux de marchandises;

4°. À partir du 1^{er} janvier 2007, toute entreprise ferroviaire établie dans un Etat membre de l'Union européenne, pour l'exploitation de tout type de services de transport de marchandises.

Art. 7. Tout regroupement international possède un droit de transit sur l'infrastructure ferroviaire pour les prestations de services de transports internationaux de voyageurs et de marchandises, qu'il effectue entre les Etats membres de l'Union européenne dans chacun desquels est au moins établie une entreprise ferroviaire qui fait partie de ce regroupement.

Art. 8. Toute entreprise ferroviaire voulant effectuer les services de transport ferroviaire et avoir accès à l'infrastructure ferroviaire doit être en possession :

1° d'une licence appropriée aux types de services qu'elle offre et délivrée par l'autorité compétente d'un Etat membre de l'Union européenne;

2° d'un certificat de sécurité ferroviaire;

3° de capacités disponibles de l'infrastructure ferroviaire octroyées par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.

Art. 9. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire circule librement sur son réseau aux fins d'entretien et de gestion, de renouvellement et d'extension de l'infrastructure ferroviaire, dans le respect des règles de sécurité imposées à tout utilisateur de l'infrastructure ferroviaire.

Section 2. — Les services à fournir aux entreprises ferroviaires

Art. 10. § 1^{er}. L'accès par le réseau ferré aux services liés aux activités ferroviaires visées à l'article 6, ainsi que la fourniture de ces services dans les terminaux et les ports qui desservent ou peuvent desservir plus d'un client final sont assurés à toutes les entreprises ferroviaires d'une manière non discriminatoire et transparente et les demandes des entreprises ferroviaires ne peuvent être soumises à des restrictions que s'il existe d'autres solutions viables par chemin de fer aux conditions du marché.

23° "ongeval": ongewenste of onbedoelde plotse gebeurtenis of reeks gebeurtenissen met schadelijke gevolgen; ongevallen worden in de volgende categorieën onderverdeeld: botsingen, ontsporingen, ongevallen op spoorwegovergangen, persoonlijke ongevallen veroorzaakt door rollend materieel in beweging, branden en andere ongevallen;

24° "ernstig ongeval": botsing of ontsporing van treinen waarbij ten minste één persoon omkomt of vijf of meer personen ernstig gewond raken of grote schade aan het rollend materieel, de infrastructuur of het milieu veroorzaakt, dan wel een soortgelijk ongeval dat duidelijk consequenties heeft voor de regelgeving op het gebied van de veiligheid op het spoor of het veiligheidsbeheer; onder "grote schade" wordt schade verstaan waarvan de totale kosten onmiddellijk door de onderzoekende instantie op ten minste 2 miljoen euro kunnen worden geraamd;

25° "incident": een ander voorval dan een ongeval of een ernstig ongeval dat verband houdt met de exploitatie van treinen en dat de exploitatieveiligheid aantast;

26° "spoorwegsysteem": het geheel van spoorweginfrastructuren, met inbegrip van de vaste lijnen en installaties van het conventionele en hogesnelheidsspoorwegnet en het rollend materieel dat vereist is voor het gebruik van deze infrastructuur;

27° "belanghebbende partij": de spoorwegonderneming die een aanvraag voor spoorweginfrastructuurcapaciteit heeft ingediend, evenals de andere partijen die bemerkingen willen maken over de weerslag die de dienstregeling zou kunnen hebben op de mogelijkheid tot het verlenen van spoordiensten tijdens de geldigheidsperiode van de dienstregeling.

TITEL II. — Gebruik van de spoorweginfrastructuur

HOOFDSTUK I. — De toegang tot de spoorweginfrastructuur

Afdeling 1. — Toegangs- en doorvoerrecht

Art. 6. Hebben toegang tot de spoorweginfrastructuur :

1°. De Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen voor de exploitatie van al haar vervoeractiviteiten voor reizigers en goederen;

2°. Elk internationaal samenwerkingsverband waarvan een in België gevestigde spoorwegonderneming deel uitmaakt voor de exploitatie van internationale vervoerdiensten van reizigers of goederen;

3°. Elke spoorwegonderneming die gevestigd is in een lidstaat van de Europese Unie voor de exploitatie van internationale vervoerdiensten van goederen;

4°. Vanaf 1 januari 2007 elke spoorwegonderneming die gevestigd is in een lidstaat van de Europese Unie voor de exploitatie van elk type van goederenvervoerdiensten.

Art. 7. Elk internationaal samenwerkingsverband heeft een doorvoerrecht over de spoorweginfrastructuur voor het verrichten van internationale reizigers- en goederenvervoerdiensten tussen de lidstaten van de Europese Unie waar de samenstellende ondernemingen van dit samenwerkingsverband zijn gevestigd.

Art. 8. Elke spoorwegonderneming die spoorwegvervoerdiensten wil verrichten en toegang wil hebben tot de spoorweginfrastructuur moet in het bezit zijn van :

1° een vergunning die bestemd is voor het type diensten dat ze aanbiedt, afgeleverd door de bevoegde overheid van een lidstaat van de Europese Unie;

2° een spoorwegveiligheidscertificaat;

3° beschikbare spoorweginfrastructuurcapaciteiten toegekend door de spoorweginfrastructuurbeheerder.

Art. 9. De spoorweginfrastructuurbeheerder verplaatst zich vrij op zijn net, met het oog op het onderhoud, het beheer, de vernieuwing en de uitbreiding van de spoorweginfrastructuur, met naleving van de veiligheidsmaatregelen die aan elke gebruiker van de spoorweginfrastructuur worden opgelegd.

Afdeling 2. — Diensten die aan de spoorwegondernemingen moeten worden geleverd

Art. 10. § 1. De toegang via het spoor tot, alsmede de verlening van diensten in, terminals en havens in verband met spoorwegactiviteiten overeenkomstig artikel 6 waarbij meer dan één eindgebruiker wordt bediend of kan worden bediend, worden toegestaan aan alle spoorwegondernemingen op niet-discriminerende en transparante wijze; verzoeken van spoorwegondernemingen kunnen alleen onderworpen worden aan beperkingen indien er haalbare spoorwegalternatieven onder marktvoorwaarden voorhanden zijn.

§ 2. Les entreprises ferroviaires peuvent prétendre, sur une base non discriminatoire, à l'ensemble des prestations minimales visées au point 1 de l'annexe I^{re} ainsi qu'à l'accès par le réseau aux infrastructures de services décrits à l'annexe I^{re}. Les services visés au point 2 de l'annexe I^{re} sont fournis de manière non discriminatoire; les demandes des entreprises ferroviaires pour les services visés au point 2 de l'annexe I^{re} ne peuvent être rejetés que s'il existe d'autres options viables aux conditions du marché.

§ 3. Des services complémentaires, visés à l'annexe I^{re} point 3, peuvent être fournis à la demande d'une entreprise ferroviaire par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire. Dans une telle hypothèse, ils doivent être fournis de manière non discriminatoire à l'égard de tout candidat qui en fait la demande.

§ 4. Les entreprises ferroviaires peuvent demander au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou à d'autres fournisseurs de fournir les services connexes visés à l'annexe I^{re}, point 4. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire n'est pas tenu de fournir ces services.

Section 3. — Les autorisations

Art. 11. Sous réserve d'autres dispositions, les autorisations relatives aux installations des impétrants ainsi qu'à la construction d'ouvrages d'art au-dessus ou au-dessous du chemin de fer sont délivrées par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire. Il établit et tient à jour un inventaire y relatif.

Les installations qui peuvent présenter un risque pour la population ou l'environnement sont clairement identifiées et localisées par rapport au réseau ferroviaire.

CHAPITRE II. — Licence d'entreprise ferroviaire

Section 1^{re}. — Les principes

Art. 12. Toute entreprise ayant un siège d'exploitation en Belgique a le droit de demander auprès du ministre une licence lui permettant d'être reconnue comme entreprise ferroviaire.

Art. 13. La licence est incessible et détermine les types de services pour lesquels elle est valable. Elle est valable sur tout le territoire de l'Union européenne.

Section 2. — Les conditions de délivrance de la licence

Art. 14. § 1^{er}. Pour obtenir une licence, le demandeur doit pouvoir démontrer à tout moment et dès avant le début de ses activités, qu'il satisfait ou satisfera aux conditions, déterminées par le Roi par un arrêté délibéré en Conseil des ministres, en matière de capacité financière, de capacité professionnelle, de couverture de sa responsabilité civile ainsi qu'en matière d'honorabilité.

§ 2. Aux fins du § 1^{er}, toute entreprise qui demande une licence doit fournir tous les renseignements utiles.

§ 3. Le Roi détermine les modalités d'introduction de la demande et de délivrance de la licence.

Section 3. — La validité de la licence

Art. 15. La licence reste valable aussi longtemps que l'entreprise ferroviaire remplit les conditions visées à l'article 14.

La licence est réexaminée :

1. à intervalles réguliers, déterminés par le Roi, au moins tous les cinq ans,
2. si l'entreprise ferroviaire envisage de modifier ou d'étendre ses activités de manière significative,
3. s'il existe un doute sérieux quant au respect des exigences énumérées à l'article 14, par l'entreprise ferroviaire.

Le Roi détermine, par un arrêté délibéré en Conseil des ministres, les modalités de ce réexamen.

Section 4. — Le retrait et la suspension

Art. 16. Le jugement déclaratif de faillite emporte de plein droit retrait de la licence.

Art. 17. Lorsque le ministre constate qu'il existe un doute sérieux quant au respect des exigences définies dans le présent chapitre ou ses arrêtés d'exécution, par une entreprise ferroviaire à laquelle a été délivrée une licence par l'autorité d'un autre Etat membre, il en informe sans délai cette autorité.

§ 2. Spoorwegondernemingen hebben op een niet-discriminerende basis recht op het minimum toegangspakket bedoeld in punt 1 van de bijlage I en op de toegang via het spoor tot voorzieningen, als omschreven in bijlage I. De in het punt 2 van bijlage I bedoelde diensten worden op een niet-discriminerende wijze verleend; verzoeken van spoorwegondernemingen om de in punt 2 van bijlage I bedoelde diensten mogen slechts worden afgewezen als er, onder marktvoorwaarden, haalbare alternatieven bestaan.

§ 3. Aanvullende diensten, bedoeld in bijlage I, punt 3, kunnen op vraag van een spoorwegonderneming door de spoorweginfrastructuurbeheerder worden verleend. In dat geval moeten zij op niet-discriminerende wijze verleend worden aan elke kandidaat die erom vraagt.

§ 4. De spoorwegondernemingen kunnen aan de spoorweginfrastructuurbeheerder of aan andere leveranciers vragen de ondersteunende diensten bedoeld in bijlage I, punt 4 te verlenen. De spoorweginfrastructuurbeheerder is niet verplicht deze diensten te verlenen.

Afdeling 3. — De vergunningen

Art. 11. Onverminderd andersluidende bepalingen worden de vergunningen met betrekking tot de installaties van de verkrijgers en tot de bouw van kunstwerken boven en onder de spoorweg afgegeven door de spoorweginfrastructuurbeheerder. Hij houdt een inventaris hiervan bij.

De installaties die een potentieel gevaar voor de bevolking of voor het milieu kunnen inhouden worden duidelijk aangegeven en gelokaliseerd ten opzichte van het spoorweginfrastructuur.

HOOFDSTUK II. — Vergunning van spoorwegonderneming

Afdeling 1. — De principes

Art. 12. Elke onderneming die een exploitatiezetel in België heeft, heeft het recht een vergunning bij de minister te vragen die haar toelaat om als spoorwegonderneming erkend te worden.

Art. 13. De vergunning is onoverdraagbaar en beschrijft de type-diensten waarvoor ze geldig is. Ze is op het gehele grondgebied van de Europese Unie geldig.

Afdeling 2. — Voorwaarden voor de afgifte van de vergunning

Art. 14. § 1. Om een vergunning te verkrijgen levert de vergunning-aanvrager het bewijs dat hij op elk moment en vanaf het begin van zijn activiteiten kan of zal kunnen voldoen aan de door de Koning bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad vastgelegde voorwaarden inzake financiële draagkracht, beroepsbekwaamheid, dekking van de burgerlijke aansprakelijkheid en eerbaarheid.

§ 2. Om aan § 1 te voldoen moet elke onderneming die een vergunning aanvraagt alle nuttige inlichtingen verstrekken.

§ 3. De Koning bepaalt de nadere regels voor het indienen van een aanvraag en voor de afgifte van de vergunning.

Afdeling 3. — Geldigheid van de vergunning

Art. 15. De vergunning blijft geldig zolang de onderneming de voorwaarden, gesteld in artikel 14, naleeft.

De vergunning wordt aan een nieuw onderzoek onderworpen :

1. met regelmatige door de Koning bepaalde tussenpozen, ten minste om de vijf jaar,
2. indien de spoorwegonderneming plant om haar activiteiten ingrijpend te wijzigen of uit te breiden,
3. bij ernstige twijfel over de naleving door de spoorwegonderne-
ming van de eisen opgesomd in artikel 14.

De Koning bepaalt bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad de nadere regels van dit nieuwe onderzoek.

Afdeling 4. — Intrekking en schorsing

Art. 16. De faillissementsuitspraak brengt van rechtswege de intrekking van de vergunning met zich mee.

Art. 17. Wanneer de minister vaststelt dat er een ernstige twijfel bestaat over de naleving van de voorwaarden bepaald bij dit hoofdstuk of bij zijn uitvoeringsbesluiten door een spoorwegonderneming aan dewelke een vergunning werd afgegeven door de overheid van een andere lidstaat, licht hij dadelijk die overheid in.

Art. 18. Le Roi détermine, par un arrêté délibéré en Conseil des ministres, les cas et les modalités de suspension et de retrait de la licence, d'introduction des nouvelles demandes, de délivrance d'une licence temporaire ainsi que les dispositions spécifiques de suspension ou de retrait qui peuvent être incluses dans la licence elle-même.

Art. 19. Toute décision en matière de licence est notifiée à la Commission européenne.

Section 5. — La redevance annuelle liée à la détention d'une licence d'entreprise ferroviaire

Art. 20. § 1^{er}. Il est dû par le titulaire d'une licence d'entreprise ferroviaire, au titre de participation dans les frais d'administration, de contrôle et de surveillance, une redevance annuelle indexée.

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

§ 3. Cette redevance n'est pas sujette à remboursement en cas de suspension ou de retrait de la licence ou de cessation de l'exercice des activités couvertes par la licence. Quand la licence a été retirée ou suspendue, la redevance ne peut plus être exigée pour l'année suivante.

§ 4. En cas de non-paiement, la licence peut être suspendue.

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

CHAPITRE III. — *Les rapports entre le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et les entreprises ferroviaires*

Section 1^{re}. — Le document de référence du réseau

Art. 21. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire établit le document de référence du réseau et en assure la publicité, après consultation de l'organe de contrôle, des candidats et des entreprises ferroviaires circulant sur le réseau.

Art. 22. Le document de référence du réseau comporte les caractéristiques de l'infrastructure ferroviaire mise à la disposition des entreprises ferroviaires. Il contient les informations nécessaires pour accéder à cette infrastructure en exécution de la présente loi et déterminées par l'annexe II. Le document de référence du réseau est tenu à jour et, le cas échéant, modifié.

Art. 23. Le document de référence du réseau est publié au plus tard quatre mois avant la date limite fixée par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire pour l'introduction des demandes de capacité de l'infrastructure ferroviaire. Sa publication est annoncée par voie d'avis au *Moniteur belge*.

Il peut être consulté par voie électronique ou obtenu auprès du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire moyennant le paiement d'une contribution fixée par lui. Cette contribution n'excède pas le coût de publication.

Section 2. — Les accords

Art. 24. Toute utilisation de l'infrastructure par le bénéficiaire d'un sillon donne lieu préalablement à un accord conclu entre le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire avec l'entreprise ferroviaire assurant des services de transport ferroviaire, définissant les droits et obligations respectifs de chaque partie. Les conditions régissant cet accord sont non discriminatoires, transparentes et conformes aux dispositions légales et réglementaires en vigueur.

Cet accord spécifie notamment les modalités de mise en œuvre des règles de sécurité.

Cet accord contient également un système d'amélioration des performances qui consiste à utiliser les systèmes de tarification de l'utilisation de l'infrastructure en vue d'encourager les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire à réduire au minimum les défaillances et à améliorer les performances du réseau ferroviaire.

Ce système s'applique à l'ensemble du réseau et peut prévoir des sanctions contre les actes à l'origine de défaillances et comporter des compensations pour les entreprises qui sont victimes de ces défaillances ainsi que des primes en cas de bonnes performances dépassant les prévisions basées sur le système d'amélioration des performances.

Les parties peuvent recueillir l'avis de l'organe de contrôle sur la compatibilité de l'accord envisagé avec les dispositions de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution.

Art. 18. De Koning bepaalt bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad de gevallen en de nadere regels voor het schorsen en het intrekken van vergunningen, het indienen van de nieuwe aanvragen, het afleveren van een tijdelijke vergunning en de specifieke bepalingen voor de schorsing of de intrekking, die in de vergunning kunnen worden vermeld.

Art. 19. Alle beslissingen inzake vergunningen worden meegeedeeld aan de Europese Commissie.

Afdeling 5. — Jaarlijkse retributie voor een vergunning van spoorwegonderneming

Art. 20. § 1. De houder van een vergunning van spoorwegonderneming dient als deelname in de kosten voor administratie, controle en toezicht, een jaarlijks geïndexeerde retributie te storten.

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

§ 3. Deze retributie wordt niet teruggestort bij schorsing of intrekking van de vergunning of bij stopzetting van de activiteiten die door de vergunning gedekt worden. Wanneer de vergunning is ingetrokken of geschorst kan de retributie niet langer voor het volgend jaar worden geëist.

§ 4. Bij niet-betaling kan de vergunning worden geschorst.

§ 5. De Koning bepaalt het bedrag, de betalingswijze en het indexeringsmechanisme van de retributie.

HOOFDSTUK III. — *De betrekkingen tussen de spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen*

Afdeling 1. — Netverklaring

Art. 21. De spoorweginfrastructuurbeheerder stelt de netverklaring op en zorgt voor de bekendmaking ervan, na raadpleging van het toezichthoudende orgaan, de kandidaten en de spoorwegondernemingen die het net gebruiken.

Art. 22. De netverklaring omvat de kenmerken van de spoorweginfrastructuur die ter beschikking van de spoorwegondernemingen wordt gesteld. Zij bevat de informatie die vereist is om toegang tot deze infrastructuur te krijgen in uitvoering van deze wet en bepaald in bijlage II. De netverklaring wordt bijgehouden en in voorkomend geval aangepast.

Art. 23. De netverklaring wordt bekendgemaakt uiterlijk vier maanden vóór de uiterste datum die de spoorweginfrastructuurbeheerder vastlegt voor het indienen van aanvragen voor spoorweginfrastructuurcapaciteit. Haar bekendmaking wordt aangekondigd door een bericht in het *Belgisch Staatsblad*.

Zij kan elektronisch worden geraadpleegd of worden verkregen bij de spoorweginfrastructuurbeheerder tegen betaling van een bijdrage die hij vaststelt. Deze bijdrage is niet hoger dan de kosten van zijn bekendmaking.

Afdeling 2. — De overeenkomsten

Art. 24. Elk gebruik van de spoorweginfrastructuur door de houder van een treinpad wordt voorafgegaan door het afsluiten van een overeenkomst tussen de spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegonderneming die spoorwegvervoerdiensten verricht en waarin de respectieve rechten en verplichtingen van elke partij worden vastgelegd. De bepalingen van deze overeenkomst zijn niet-discriminerend, transparant en in overeenstemming met de van kracht zijnde wettelijke en reglementaire bepalingen.

Deze overeenkomst bepaalt inzonderheid de nadere regels van de tenuitvoerlegging van de veiligheidsvoorschriften.

Deze overeenkomst bevat eveneens een prestatieregeling die tarifieringssystemen voor het gebruik van de infrastructuur toepast om spoorwegondernemingen en de spoorweginfrastructuurbeheerder ertoe aan te zetten om tekortkomingen zo gering mogelijk te houden en de prestaties van het spoorwegnet te verbeteren.

Deze regeling is voor het gehele net van toepassing en kan boetes inhouden voor handelingen die de exploitatie van het net hinderen, compensatie voor ondernemingen die onder tekortkomingen te lijden hebben, en premies ter beloning van prestaties die de ramingen overtreffen die gebaseerd zijn op het systeem van de optimalisering van de prestaties.

De partijen kunnen het toezichthoudende orgaan om advies vragen over de verenigbaarheid van deze overeenkomst met de bepalingen van deze wet en haar uitvoeringsbesluiten.

Art. 25. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et le candidat peuvent conclure un accord-cadre fixant leurs droits et obligations en ce qui concerne les capacités d'infrastructure à répartir et la tarification à appliquer, sur une durée dépassant une seule période de validité de l'horaire de service.

Cet accord-cadre précise les caractéristiques des capacités d'infrastructure ferroviaire demandées par le candidat et les capacités d'infrastructure ferroviaire offertes pour une durée dépassant une seule période de validité de l'horaire de service. L'accord-cadre ne définit pas un sillon de façon détaillée mais est établi de façon à répondre aux besoins commerciaux légitimes du candidat.

L'accord-cadre ne fait pas obstacle à l'utilisation de l'infrastructure concernée par d'autres candidats ou services.

L'accord-cadre peut être modifié afin de permettre une meilleure utilisation de l'infrastructure ferroviaire.

L'accord-cadre peut comporter des mesures sanctionnant les comportements aboutissant à la modification de l'accord ou à y mettre fin.

Tout en respectant la confidentialité sous l'angle commercial, les dispositions générales de chaque accord-cadre sont communiquées à toutes les parties susceptibles d'utiliser les mêmes capacités.

La période de validité de l'accord-cadre est en principe de cinq ans, mais il peut être conclu pour une période plus courte ou plus longue. La fixation d'une durée plus longue doit être justifiée par l'existence de contrats commerciaux, d'investissements particuliers ou de risques et ne peut dépasser dix années. Toutefois, lorsque la particularité d'une situation l'impose, en raison notamment d'investissements importants et à long terme, la période peut dépasser cette limite de dix ans.

Les parties peuvent recueillir l'avis de l'organe de contrôle sur la compatibilité de l'accord envisagé avec les dispositions de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution.

Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire élabore le modèle d'accord-cadre qui fait partie intégrante du document de référence du réseau.

Section 3. — Les perturbations, accidents et incidents

Art. 26. En cas de perturbation de la circulation ferroviaire du fait d'une défaillance technique, d'un accident ou d'un incident grave, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire prend les dispositions nécessaires pour assurer le rétablissement de la situation normale.

Sans préjudice du chapitre VII du titre II, de la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire, il établit, en collaboration avec la SNCB Holding, un plan d'intervention qui comporte une liste des diverses instances intervenantes à alerter en cas d'accident grave ou de perturbations sérieuses de la circulation.

Art. 27. § 1^{er} Lorsque le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire constate que le matériel utilisé ou le personnel de sécurité constitue un risque pour la sécurité ferroviaire, il peut prendre les mesures nécessaires, y compris en interdire la circulation, à condition d'en référer immédiatement, et au plus tard le jour ouvrable suivant, à l'autorité de sécurité.

§ 2. Pour dresser les constats visés au § 1^{er}, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire peut :

1° vérifier l'identité et les brevets et autres documents attestant de la certification du personnel de sécurité;

2° vérifier l'état du matériel roulant et y pénétrer;

3° requérir la force publique.

§ 3. L'autorité de sécurité peut, par une décision motivée, exiger du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire d'annuler les effets de la mesure pour l'avenir ou de moduler cette mesure, si elle estime que celle-ci n'est pas appropriée et/ou est manifestement disproportionnée.

CHAPITRE IV. — Répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire

Section 1^{re}. — Les généralités

Art. 28. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire établit les règles spécifiques de répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire sur la base des dispositions du présent chapitre et les publie dans le document de référence du réseau.

Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire peut recueillir l'avis de l'organe de contrôle sur la compatibilité de ces règles spécifiques avec les dispositions de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution.

Art. 25. De spoorweginfrastructuurbeheerder en de kandidaat kunnen een kaderovereenkomst sluiten die hun rechten en verplichtingen vaststelt met betrekking tot de toe te wijzen infrastructuurcapaciteit en de te heffen rechten voor een periode die langer is dan de geldigheidsduur van één dienstregelingsstijdvak.

In deze kaderovereenkomst worden de kenmerken opgenomen van de infrastructuurcapaciteit die door de kandidaat worden aangevraagd en die hem worden aangeboden voor een termijn van meer dan één dienstregelingsperiode. De kaderovereenkomst behelst geen gedetailleerde beschrijving van een treinpad, maar is zo opgesteld dat aan de gewettigde commerciële behoeften van de aanvrager tegemoet wordt gekomen.

De kaderovereenkomst mag geen belemmering vormen voor het gebruik van de infrastructuur door andere kandidaten of diensten.

Een kaderovereenkomst kan gewijzigd worden om een beter gebruik van de spoorweginfrastructuur mogelijk te maken.

De kaderovereenkomst kan maatregelen bevatten die gedragingen sanctioneren die tot gevolg hebben dat de overeenkomst wordt gewijzigd of beëindigd.

Mits eerbiediging van het zakelijke geheim worden de algemene bepalingen van elke kaderovereenkomst openbaar gemaakt aan alle partijen die in aanmerking komen voor het gebruik van dezelfde capaciteit.

De geldigheidsduur van een kaderovereenkomst bedraagt in beginsel vijf jaar maar zij kan gesloten worden voor een kortere of langere termijn. Een looptijd van meer dan vijf jaar moet worden gerechtvaardigd door het bestaan van commerciële overeenkomsten, specifieke investeringen of risico's en kan de tien jaar niet overschrijden. Wanneer bijzondere gevallen dit noodzaken, inzonderheid als er sprake is van omvangrijke investeringen op lange termijn, kan de looptijd tien jaar overschrijden.

De partijen kunnen het toezichthoudende orgaan om advies vragen over de verenigbaarheid van de beoogde overeenkomst met de bepalingen van deze wet en haar uitvoeringsbesluiten.

De spoorweginfrastructuurbeheerder werkt het model van de kaderovereenkomst uit dat deel uitmaakt van de netverklaring.

Afdeling 3. — De verstoringen, ongevallen en incidenten

Art. 26. Bij verstoring van het spoorwegverkeer door een technisch defect, een ongeval of een ernstig incident neemt de spoorweginfrastructuurbeheerder de nodige maatregelen om de normale toestand te herstellen.

Zonder afbreuk te doen aan hoofdstuk VII van titel II van de wet van 19 december 2006 betreffende de spoorwegexploitatieveiligheid stelt hij, in samenwerking met de NMBS-Holding, een interventieplan op dat een lijst van de diverse te waarschuwen betrokken instanties in geval van ongeval of bestendige verstoringen van het verkeer bevat.

Art. 27. § 1. Wanneer de spoorweginfrastructuurbeheerder vaststelt dat het gebruikte materieel of het veiligheidspersoneel de veiligheid van het spoorwegverkeer in gevaar brengt, kan hij de nodige maatregelen treffen met inbegrip van het verbieden van hun verkeer, op voorwaarde dat hij dit onmiddellijk, en uiterlijk de volgende werkdag, aan de veiligheidsinstantie meldt.

§ 2. Teneinde de vaststellingen bedoeld bij § 1 te doen, kan de spoorweginfrastructuurbeheerder :

1° de identiteit en de brevetten en andere documenten die de certificering van het veiligheidspersoneel attesteren controleren;

2° de staat van het rollend materieel controleren en dit betreden;

3° de openbare macht vorderen.

§ 3. De veiligheidsinstantie kan bij een met redenen omklede beslissing, eisen dat de spoorweginfrastructuurbeheerder de toekomstige gevolgen van de maatregel opheft of dat hij deze maatregel moduleert, indien zij meent dat deze niet aangepast en/of duidelijk buiten verhouding is.

HOOFDSTUK IV. — Toewijzing van de spoorweginfrastructuurcapaciteit

Afdeling 1. — Algemeenheden

Art. 28. De spoorweginfrastructuurbeheerder stelt de specifieke toewijzingsregels voor de spoorweginfrastructuurcapaciteit op, op basis van de bepalingen van dit hoofdstuk, en maakt ze in de netverklaring bekend.

De spoorweginfrastructuurbeheerder kan het advies van het toezichthoudende orgaan inwinnen over de verenigbaarheid van haar specifieke toewijzingsregels met de bepalingen van deze wet en haar uitvoeringsbesluiten.

*Section 2. — Principes de répartition
des capacités de l'infrastructure ferroviaire*

Art. 29. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire répartit les capacités disponibles de manière effective et optimale, tant pour des services ferroviaires nationaux qu'internationaux, sur une base équitable et non discriminatoire.

Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire est, en permanence, en mesure d'indiquer à toute partie intéressée les capacités qui restent disponibles sur le réseau.

Art. 30. Les capacités disponibles de l'infrastructure ferroviaire affectées à un candidat ne peuvent être transférées à un autre candidat ou à un autre service.

Toute transaction relative aux capacités d'infrastructure est interdite et entraîne l'exclusion de l'attribution de capacités pour l'horaire de service en cours.

Art. 31. § 1^{er}. Le droit d'utiliser des capacités déterminées de l'infrastructure ferroviaire sous forme de sillons est accordé à un candidat pour une durée maximale correspondant à une seule période de validité de l'horaire de service.

§ 2. Toutefois, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et un candidat peuvent conclure un accord-cadre, conformément à l'article 25, en ce qui concerne l'utilisation de capacités sur l'infrastructure ferroviaire concernée, pour une durée supérieure à une seule période de validité de l'horaire de service.

§ 3. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire peut exiger du candidat le paiement des frais administratifs liés au traitement de la demande, qu'un sillon lui soit ou non attribué.

Section 3. — Les procédures de répartition

Sous-section 1^{re}. — Les demandes

Art. 32. Les demandes de capacités de l'infrastructure ferroviaire sont introduites :

- soit par les candidats visés à l'article 6 titulaires d'une licence et d'un certificat de sécurité,

- soit par l'organisme de répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire d'un autre Etat membre de l'Union européenne pour le trajet situé en Belgique.

Elles sont adressées au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire belge lorsque le départ du service a lieu sur le territoire belge.

Art. 33. § 1^{er}. Les demandes relatives aux services réguliers sont introduites et traitées dans le respect du calendrier inscrit à l'annexe III et selon les modalités prévues dans le document de référence du réseau.

§ 2. Les demandes qui s'insèrent dans un accord-cadre sont traitées conformément à cet accord.

§ 3. Les demandes introduites au-delà de la date limite d'introduction des demandes de capacité ne peuvent être satisfaites que sur les capacités du réseau disponibles après les attributions de sillons effectuées ou sur les capacités réservées.

§ 4. Les demandes présentées après la publication de l'horaire de service pour obtenir l'attribution de sillons pendant la période couverte pendant cet horaire de service ne peuvent être satisfaites que pour la durée restante de l'horaire de service en cours et sur les capacités du réseau disponibles après les attributions de sillons effectuées ou sur les capacités réservées.

Art. 34. Les demandes impliquant plusieurs réseaux, dont le réseau belge, peuvent être adressées au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire belge. Celui-ci agit dès lors pour le compte du candidat dans sa recherche de capacités auprès des autres gestionnaires des infrastructures ferroviaires concernés.

Les sillons internationaux tels que convenus par les différents gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire sont intégrés dans le projet d'horaire avant le début des consultations à son sujet.

Art. 35. A partir de la date limite de dépôt des demandes, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire dispose de quatre mois au plus pour établir un projet d'horaire de service.

Ce projet est élaboré eu égard aux sillons internationaux provisoires établis en coopération selon la procédure décrite à l'article 34; le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire s'assure dans la mesure du possible que ces sillons sont respectés au cours de la procédure.

Afdeling 2. — Beginselen van de toewijzing van de spoorweginfrastructuurcapaciteit

Art. 29. De spoorweginfrastructuurbeheerder wijst de beschikbare capaciteiten op een werkzame en optimale manier toe, zowel voor de nationale als voor de internationale spoordiensten, op een billijke en niet-discriminerende basis.

De spoorweginfrastructuurbeheerder is doorlopend in staat om aan elke belanghebbende partij de nog beschikbare capaciteit mee te delen.

Art. 30. De beschikbare spoorweginfrastructuurcapaciteit die aan een kandidaat is toegewezen, mag niet aan een andere kandidaat of aan een andere dienst worden overgedragen.

Elke handel in infrastructuurcapaciteit is verboden en heeft uitsluiting van capaciteitstoeewijzing voor de geldende dienstregeling tot gevolg.

Art. 31. § 1. Het recht om een bepaalde capaciteit van de spoorweginfrastructuur te gebruiken onder de vorm van treinpaden, wordt aan een kandidaat toegewezen voor een periode die overeenstemt met één enkele geldigheidsperiode van de dienstregeling.

§ 2. De spoorweginfrastructuurbeheerder en de kandidaat kunnen evenwel een kaderovereenkomst overeenkomstig artikel 25 sluiten, voor het capaciteitsgebruik op de betrokken spoorweginfrastructuur voor een periode langer dan één enkele geldigheidsperiode van de dienstregeling.

§ 3. De spoorweginfrastructuurbeheerder kan van de kandidaat verlangen dat hij de administratieve kosten betaalt die verbonden zijn aan de behandeling van zijn aanvraag, ongeacht of hem een treinpad al dan niet wordt toegewezen.

Afdeling 3. — Toewijzingsprocedures

Onderafdeling I. — De aanvragen

Art. 32. De aanvragen voor spoorweginfrastructuurcapaciteit worden ingediend :

- hetzij door de kandidaten bedoeld bij artikel 6, houder van een vergunning en een veiligheidscertificaat,

- hetzij door de toewijzende instantie voor spoorweginfrastructuurcapaciteit van een andere lidstaat van de Europese Unie voor het traject op Belgisch grondgebied.

Zij worden tot de Belgische spoorweginfrastructuurbeheerder gericht wanneer het vertrek van de dienst op Belgisch grondgebied is gelegen.

Art. 33. § 1. De aanvragen voor geregelde diensten worden ingediend en behandeld met naleving van het tijdschema opgenomen in bijlage III en volgens de nadere regels vermeld in de netverklaring.

§ 2. De aanvragen die passen in een kaderovereenkomst worden volgens die overeenkomst behandeld.

§ 3. De aanvragen die na de einddatum voor de indiening van de capaciteitsaanvragen werden ingediend, kunnen slechts worden toegelaten uit de beschikbare capaciteit van het net na toewijzing van de treinpaden of uit de gereserveerde treinpaden.

§ 4. De aanvragen voor treinpaden die werden ingediend na de bekendmaking van de dienstregeling maar die betrekking hebben op deze dienstregeling, kunnen slechts worden toegelaten voor de nog overblijvende duur van de lopende dienstregeling en uit de beschikbare capaciteit van het net na toewijzing van de treinpaden of uit de gereserveerde treinpaden.

Art. 34. De aanvragen die op meer dan één net betrekking hebben, waaronder het Belgische net, kunnen worden gericht aan de Belgische spoorweginfrastructuurbeheerder. Deze treedt dan op bij de andere betrokken spoorweginfrastructuurbeheerders voor rekening van de kandidaat als aanvrager om capaciteit.

De internationale treinpaden zoals overeengekomen onder de verschillende spoorweginfrastructuurbeheerders worden in de ontwerp-dienstregeling geïntegreerd vóór het begin van de geplande raadgevingen.

Art. 35. Vanaf de einddatum voor het indienen van de aanvragen beschikt de spoorweginfrastructuurbeheerder over vier maanden om een ontwerp-dienstregeling op te stellen.

Dit ontwerp wordt opgesteld rekening houdend met de voorlopige internationale treinpaden die werden opgemaakt in de volgens de procedure bedoeld in artikel 34 georganiseerde samenwerking; de spoorweginfrastructuurbeheerder vergewist zich ervan dat die treinpaden in de loop van de procedure voor zover mogelijk worden behouden.

Lorsque le projet d'horaire de service est établi, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire consulte les parties intéressées et leur laisse la faculté de présenter leurs observations durant une période d'un mois.

L'entrée en vigueur de l'horaire a lieu au plus tard douze mois après la date limite d'introduction des demandes.

Art. 36. En cas de demandes ponctuelles de sillons, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire y répond dans un délai maximum de cinq jours ouvrables. En cas de demandes visées à l'article 33, §§ 3 et 4, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire y répond dans un délai maximum d'un mois. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire informe les candidats des capacités non utilisées et disponibles que ceux-ci pourraient souhaiter utiliser.

Art. 37. L'entretien programmé de l'infrastructure ferroviaire prend la forme de demande de capacité, introduite en tant que réservation dans le cadre de la préparation de l'horaire de service. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire tient compte de leur incidence sur les demandes de capacités des candidats.

Sous-section II. — Les procédures de programmation et de coordination

Art. 38. La capacité de l'infrastructure est considérée comme étant disponible pour l'utilisation de tous les types de services conformes aux caractéristiques requises pour emprunter le sillon en question.

Toutefois, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire peut désigner certaines infrastructures ferroviaires spécifiques, à utiliser pour des types déterminés de services ferroviaires lorsque des itinéraires de substitution existent. Il en est fait état dans le document de référence du réseau. Cette désignation ne fait pas obstacle à l'utilisation de ces infrastructures ferroviaires pour d'autres types de services ferroviaires dès lors que des capacités sont disponibles et que le matériel roulant présente les caractéristiques techniques requises pour emprunter l'infrastructure ferroviaire en question.

Cette désignation se fait après consultation des parties intéressées et concertation avec la Direction générale Transport terrestre du Service public fédéral Mobilité et Transports.

Art. 39. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire s'efforce de satisfaire toutes les demandes de capacités de l'infrastructure ferroviaire en tenant compte des contraintes auxquelles les candidats doivent faire face, telle que l'incidence économique sur les activités et observe les règles spécifiques inscrites dans la présente loi concernant les demandes concurrentes, la saturation, les demandes ponctuelles, la spécification d'infrastructure ferroviaire et les demandes d'entretien.

Art. 40. § 1^{er}. En cas de demandes concurrentes, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire s'efforce, par la coordination des demandes, d'assurer la meilleure adéquation possible entre elles.

§ 2. Il peut dans ce cadre proposer des capacités d'infrastructure ferroviaire différentes de celles qui ont été demandées et, en cas de conflit y afférent, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire consulte les candidats concernés.

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

Art. 41. § 1^{er}. Lorsque, à l'issue de la procédure de coordination des sillons demandés et de la consultation des candidats, il s'avère impossible de répondre favorablement à toutes les demandes de capacités de l'infrastructure ferroviaire ou si l'on peut penser que les infrastructures ferroviaires souffriront d'une même pénurie dans un proche avenir, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire déclare immédiatement la section de l'infrastructure ferroviaire concernée "infrastructure saturée".

§ 2. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire établit dans les six mois de la déclaration de saturation, une analyse des capacités, sauf si un projet de renforcement a déjà été adopté, conformément au § 3.

L'analyse des capacités détermine les restrictions des capacités de l'infrastructure ferroviaire et les raisons de cette saturation qui empêchent que les demandes de capacités puissent être satisfaites de manière appropriée, et propose des méthodes et des mesures permettant de satisfaire les demandes supplémentaires qui pourraient être prises à court et moyen termes pour y remédier.

Le Roi détermine le contenu de l'analyse.

Wanneer de ontwerp-dienstregeling is opgesteld, raadpleegt de spoorweginfrastructuurbeheerder de betrokken partijen en hij geeft hen één maand om hun opmerkingen voor te leggen.

De dienstregeling treedt uiterlijk twaalf maanden na de einddatum voor indiening van de aanvragen in werking.

Art. 36. Op punctuele aanvragen voor treinpaden antwoordt de spoorweginfrastructuurbeheerder ten laatste binnen een termijn van vijf werkdagen. In de gevallen bedoeld bij de §§ 3 en 4 van artikel 33, antwoordt de spoorweginfrastructuurbeheerder binnen een termijn van ten hoogste één maand. De spoorweginfrastructuurbeheerder licht de kandidaten in over de niet-gebruikte en beschikbare capaciteit die zij zouden kunnen wensen te gebruiken.

Art. 37. Het geprogrammeerde onderhoud van de spoorweginfrastructuur neemt de vorm aan van een capaciteitsaanvraag die werd ingediend als reservering tijdens de voorbereiding van de dienstregeling. De spoorweginfrastructuurbeheerder houdt rekening met hun invloed op de capaciteitsaanvragen van de kandidaten.

Onderafdeling II. — De programmerings- en coördinatieprocedures

Art. 38. De infrastructuurcapaciteit is beschikbaar voor elk type dienst dat beantwoordt aan de karakteristieken nodig om het betreffende treinpad te kunnen gebruiken.

De spoorweginfrastructuurbeheerder kan echter bepaalde specifieke spoorweginfrastructuren aanwijzen voor bepaalde types van spoorwegdiensten wanneer er vervangende reiswegen voorhanden zijn. Dit wordt in de netverklaring vermeld. Deze aanwijzing verhindert niet dat deze spoorweginfrastructuren voor andere types van spoorwegdiensten worden gebruikt, wanneer capaciteit beschikbaar is en het rollend materieel de vereiste technische karakteristieken bezit om de betreffende spoorweginfrastructuur te gebruiken.

Deze aanduiding gebeurt na raadpleging van de betrokken partijen en na overleg met het Directoraat-generaal Vervoer te Land van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer.

Art. 39. De spoorweginfrastructuurbeheerder spant zich in om aan alle aanvragen om spoorweginfrastructuurcapaciteit te voldoen; hij houdt rekening met de moeilijkheden waaraan de kandidaten hun hoofd moeten bieden, zoals de economische weerslag op hun activiteiten en leeft de specifieke regels bedoeld in deze wet na inzake concurrerende aanvragen, overbelasting, punctuele aanvragen, specificiteit van de spoorweginfrastructuur en onderhoudsaanvragen.

Art. 40. § 1. Bij concurrerende aanvragen, betracht de spoorweginfrastructuurbeheerder een zo groot mogelijke onderlinge gelijkwaardigheid van de aanvragen door deze aanvragen te coördineren.

§ 2. Hierbij kan hij andere spoorweginfrastructuurcapaciteiten voorstellen dan deze die werden aangevraagd en bij onvoldoende overeenstemming raadpleegt de spoorweginfrastructuurbeheerder de betrokken kandidaten.

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

Art. 41. § 1. Indien het na coördinatie van de aangevraagde treinpaden en na overleg met de aanvragers niet mogelijk is gebleken de aanvragen voor spoorweginfrastructuurcapaciteit tot tevredenheid van alle betrokkenen af te handelen of indien de spoorweginfrastructuur naar verwachting in de nabije toekomst met onvoldoende capaciteit zal te kampen hebben, verklaart de spoorweginfrastructuurbeheerder het betrokken spoorweginfrastructurelement onvervuld tot "overbelaste infrastructuur".

§ 2. De spoorweginfrastructuurbeheerder verricht binnen de zes maanden na de verklaring tot overbelasting een capaciteitsanalyse, tenzij reeds een ontwerp van vergrotingsplan overeenkomstig § 3 werd goedgekeurd.

De capaciteitsanalyse stelt de beperkingen van de spoorweginfrastructuurcapaciteit en de redenen van deze overbelasting vast, waardoor niet op gepaste wijze aan de capaciteitsaanvragen kan worden voldaan en stelt methoden voor om te voldoen aan bijkomende aanvragen evenals maatregelen die zouden kunnen genomen worden op korte of middellange termijn om de overbelasting te verhelpen.

De Koning bepaalt de inhoud van de analyse.

§ 3. Dans un délai de six mois courant à partir de l'établissement de l'analyse des capacités, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire établit un projet de plan de renforcement des capacités après consultation des utilisateurs de l'infrastructure ferroviaire saturée. Le projet indique les raisons de la saturation, l'évolution probable du trafic, les contraintes qui pèsent sur le développement de l'infrastructure ferroviaire ainsi que les solutions envisageables et leur coût. Sur la base de l'analyse coût-avantage des mesures envisagées, les actions à mener pour renforcer les capacités et le calendrier pour leur mise en œuvre sont définis.

Le projet est approuvé dans un délai de trois mois par le Conseil des ministres et fait, le cas échéant, l'objet d'un avenant au contrat de gestion d'Infrabel selon la procédure visée dans la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques.

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

Art. 42. § 1^{er}. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire renonce à percevoir la redevance visée à l'article 50, § 2, sur l'infrastructure ferroviaire saturée concernée, dans les cas où :

a) il ne présente pas un plan de renforcement des capacités dans le délai prévu à l'article 41, § 3, ou

b) il ne met pas en œuvre le plan d'action dressé dans le cadre du plan de renforcement dans les trois mois qui suivent son adoption.

§ 2. Toutefois, sous réserve de l'accord de l'organe de contrôle, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire peut continuer à percevoir cette redevance si :

a) le plan de renforcement des capacités ne peut pas être mis en œuvre pour des raisons échappant à son contrôle ou

b) les options qui s'offrent à lui ne sont pas viables économiquement ou financièrement.

Art. 43. Lorsqu'une infrastructure ferroviaire a été déclarée saturée et que les redevances visées à l'article 50, § 2, n'ont pas été perçues ou n'ont pas donné des résultats probants, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire applique les priorités déterminées par le Roi, par un arrêté délibéré en Conseil des ministres, en fonction :

- d'obligations de service public;

- du développement nécessaire de services de transports de marchandises et, en particulier, de services de transports internationaux de marchandises.

Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire peut également déterminer des critères de priorité qu'il reprend dans le document de référence du réseau, dans le respect des critères déterminés conformément à l'alinéa 1^{er}, dans le but d'optimiser l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire ou pour des raisons économiques. Il tient compte des niveaux d'utilisation antérieurs des sillons pour la détermination des critères de priorité.

Art. 44. En cas d'urgence et de nécessité absolue, motivée par une défaillance rendant l'infrastructure ferroviaire momentanément inutilisable, les sillons alloués peuvent être supprimés sans préavis, le temps nécessaire à la remise en état des installations.

Sous-section III. — La coopération avec d'autres gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire

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

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

§ 3. Binnen zes maanden na afronding van de capaciteitsanalyse legt de spoorweginfrastructuurbeheerder een capaciteitsvergrotingsplan voor, na raadpleging van de gebruikers van de betrokken overbelaste spoorweginfrastructuur. Het ontwerp omschrijft de redenen voor de overbelasting, de vermoedelijke ontwikkeling van het verkeer, de beperkingen die wegen op de ontwikkeling van de spoorweginfrastructuur, de mogelijke oplossingen en hun kostprijs. Aan de hand van een kosten-batenanalyse van de mogelijke maatregelen wordt bepaald welke maatregelen zullen worden genomen om de infrastructuurcapaciteit te vergroten, inclusief een tijdschema voor hun uitvoering.

Het ontwerp wordt binnen drie maanden door de Ministerraad goedgekeurd en in voorkomend geval opgenomen in een bijvoegsel bij het beheerscontract van Infrabel overeenkomstig de procedure bedoeld bij de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven.

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

Art. 42. § 1. De spoorweginfrastructuurbeheerder heft niet langer de rechten bedoeld in artikel 50, § 2, voor de betrokken overbelaste spoorweginfrastructuur, indien :

a) hij geen capaciteitsvergrotingsplan voorlegt binnen de termijn gesteld bij artikel 41, § 3, of

b) hij het actieplan niet uitvoert dat is vastgelegd in het capaciteitsvergrotingsplan binnen de drie maanden volgend op de goedkeuring van dit plan.

§ 2. Mits goedkeuring door de toezichhoudende instantie, mag de spoorweginfrastructuurbeheerder zulke rechten echter blijven heffen indien :

a) het capaciteitsvergrotingsplan niet kan worden uitgevoerd door omstandigheden onafhankelijk van zijn wil of

b) de beschikbare mogelijkheden economisch of financieel niet haalbaar zijn.

Art. 43. Wanneer een spoorweginfrastructuur overbelast verklaard is en de heffingen bedoeld in artikel 50, § 2, niet zijn geïnd of onvoldoende resultaten hebben opgeleverd, past de spoorweginfrastructuurbeheerder de door de Koning bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad bepaalde prioriteiten toe afhankelijk van :

- openbare dienstverplichtingen;

- de noodzakelijke ontwikkeling van goederenvervoerdiensten, in het bijzonder van internationale goederenvervoerdiensten.

Mits eerbiediging van de in het eerste lid bedoelde criteria kan de spoorweginfrastructuurbeheerder eveneens prioriteitscriteria vastleggen welke hij in de netverklaring vermeldt, teneinde het gebruik van de spoorweginfrastructuur te optimaliseren of om economische redenen. Bij de bepaling van de prioriteitscriteria houdt hij rekening met de vroegere gebruiksniveaus van de treinpaden.

Art. 44. Bij hoogdringendheid of ingeval van absolute noodzaak wegens storingen die de spoorweginfrastructuur tijdelijk onbruikbaar maken, kunnen de toegekende treinpaden afgeschafte worden zonder voorafgaande kennisgeving en dit voor de duur nodig om de installatie opnieuw in werking te stellen.

Onderafdeling III. — De samenwerking met andere spoorweginfrastructuurbeheerders

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

Wanneer de Belgische spoorweginfrastructuurbeheerder het initiatief neemt voor deze samenwerking, meldt hij dit aan de Europese Commissie en nodigt haar als waarnemer uit. Hij licht tevens het publiek op gepaste wijze in.

CHAPITRE V. — *Redevances d'infrastructure ferroviaire*Section 1^{re}. — Les généralités

Art. 46. Le Roi détermine, par un arrêté délibéré en Conseil des ministres, après avis du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, les règles de calcul et les modalités de paiement des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire.

Il peut également, après avis du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, définir les règles de tarification spécifiques. A défaut, ces règles sont déterminées par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.

Le système de tarification, ainsi que les barèmes sont mentionnés dans le document de référence du réseau.

Art. 47. § 1^{er}. Le Roi peut, par un arrêté délibéré en Conseil des ministres, définir les conditions appropriées, comprenant, le cas échéant, des paiements ex ante, pour que les comptes du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, dans les conditions normales d'activité et par rapport à une période raisonnable, présentent au moins un équilibre entre, d'une part, les recettes tirées des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, s'il échet, les excédents dégagés d'autres activités commerciales et le financement par l'Etat et d'autre part, les dépenses d'infrastructure ferroviaire.

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

§ 3. La mise en œuvre de la disposition du § 2 s'effectue dans le cadre du contrat de gestion d'Infrabel visé dans la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques. A défaut d'une mise en œuvre de la disposition du § 2 dans le cadre du contrat de gestion précité, le Roi adopte, par un arrêté délibéré en Conseil des ministres, les réglementations nécessaires y relatives.

Art. 48. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire établit une méthode d'imputation des coûts. Cette méthode et sa mise à jour éventuelle en fonction des meilleures pratiques internationales sont soumises à l'approbation de l'organe de contrôle au plus tard avant le début de l'horaire de service suivant l'entrée en vigueur de la présente loi.

Section 2. — Les principes de la tarification de l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire

Art. 49. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire détermine et perçoit les redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, conformément à la présente loi et ses arrêtés d'exécution. Il les affecte à ses activités.

Art. 50. § 1^{er}. Les redevances perçues pour l'ensemble des prestations minimales et l'accès par le réseau aux infrastructures de services visés aux points 1 et 2 de l'annexe I^{re}, sont égales au coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire.

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

§ 3. La redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire peut être modifiée pour tenir compte du coût des effets sur l'environnement de l'exploitation des trains. La tarification des coûts environnementaux entraînant une augmentation du montant global des recettes réalisées par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire n'est autorisée que si elle s'applique également, à un niveau comparable, aux modes de transport concurrents. A défaut, cette modification ne peut entraîner aucun changement du montant global des recettes réalisées par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.

§ 4. Afin d'éviter des variations disproportionnées, les redevances visées aux §§ 1^{er} à 3 peuvent être exprimées en moyennes calculées sur un éventail suffisant de services ferroviaires visés aux points 1 et 2 de l'annexe I^{re} et de périodes.

§ 5. A la différence de la redevance d'accès aux services visés à l'annexe I^{re}, point 2, le prix de ces services mêmes est fixé en tenant compte de la situation de la concurrence dans les chemins de fer.

Art. 51. Lorsque les services visés à l'annexe I^{re} points 3 et 4, c'est-à-dire les prestations complémentaires et les prestations connexes, ne sont proposés que par un seul fournisseur, la redevance imposée pour un tel service est liée au coût de la prestation calculé d'après le degré d'utilisation réelle.

HOOFDSTUK V. — *Rechten voor het gebruik van de infrastructuur*

Afdeling 1. — Algemeenheden

Art. 46. De Koning bepaalt bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad en na advies van de spoorweginfrastructuurbeheerder, de wijze van berekening en de betalingswijzen van de spoorweginfrastructuurgebruiksrechten.

Hij kan na advies van de spoorweginfrastructuurbeheerder eveneens de specifieke tarifieringsvoorschriften bepalen. Bij ontstentenis hiervan worden die voorschriften door de spoorweginfrastructuurbeheerder vastgesteld.

Het tarifieringssysteem en de schalen worden in de netwerkverklaring opgenomen.

Art. 47. § 1. De Koning kan bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad de voorwaarden bepalen, met inbegrip van eventueel noodzakelijke voorschotten, om ervoor te zorgen dat, onder normale zakelijke omstandigheden en over een redelijk tijdsverloop, in de boeken van een spoorweginfrastructuurbeheerder de inkomsten uit spoorweginfrastructuurrechten, in voorkomend geval overschotten uit andere commerciële activiteiten en overheidsfinanciering enerzijds en spoorweginfrastructuuruitgaven anderzijds, ten minste in evenwicht zijn.

§ 2. De spoorweginfrastructuurbeheerder wordt met inachtneming van de veiligheid en de verbetering van de kwaliteit van de spoorweginfrastructuurdienst aangemoedigd om de kosten van de terbeschikkingstelling van spoorweginfrastructuur alsmede de hoogte van toegangsrechten te verminderen.

§ 3. De bepaling van § 2 wordt verwezenlijkt via het beheerscontract van Infrabel bedoeld bij de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven. Bij ontstentenis van de verwezenlijking van de bepaling van § 2 via het bedoelde beheerscontract, vaardigt de Koning bij een besluit, vastgesteld na overleg in de Ministerraad, de hiertoe nodige maatregelen uit.

Art. 48. De spoorweginfrastructuurbeheerder stelt een methode voor de aanrekening van de kosten op. Deze methode en haar eventuele aanpassingen aan de beste internationale praktijk zijn onderworpen aan de goedkeuring van het toezichthoudend orgaan uiterlijk vóór het begin van de eerste dienstregeling ingaande na de inwerkingtreding van deze wet.

Afdeling 2. — De beginselen voor de tarifiering van het gebruik van de spoorweginfrastructuur

Art. 49. De spoorweginfrastructuurbeheerder bepaalt en int de heffingen voor het spoorweginfrastructuurgebruik overeenkomstig deze wet en haar uitvoeringsbesluiten. Hij bestemt ze voor zijn bedrijfsactiviteiten.

Art. 50. § 1. De rechten geheven voor het minimumpakket en voor de toegang tot de voorzieningen bedoeld in punten 1 en 2 van de bijlage I, zijn gelijk aan de rechtstreeks aan de spoordienst toewijsbare kosten.

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

§ 3. De heffingen voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur kunnen worden gewijzigd om rekening te houden met de kosten van milieu-effecten van de treinexploitatie. Een heffing voor milieukosten waaruit een verhoging van de totale inkomsten van de spoorweginfrastructuurbeheerder resulteert, wordt echter uitsluitend toegestaan als deze bij concurrerende takken van vervoer van vergelijkbare omvang is. Bij ontstentenis van een vergelijkbaar heffingsniveau voor milieukosten bij andere concurrerende takken van vervoer, mogen dergelijke wijzigingen geen gevolgen hebben voor de totale inkomsten van de spoorweginfrastructuurbeheerder.

§ 4. Om buitensporige schommelingen te voorkomen, mogen de heffingen, bedoeld in §§ 1 tot 3, worden uitgedrukt als gemiddelden, berekend over een voldoende aantal in de punten 1 en 2 van bijlage I bedoelde spoordiensten en perioden.

§ 5. In tegenstelling tot de heffing voor de toegang tot de diensten bedoeld in bijlage I, punt 2, wordt de prijs van de diensten zelf vastgesteld, rekening houdend met de concurrentiepositie van de spoorwegen.

Art. 51. Indien de aanvullende of ondersteunende diensten bedoeld in bijlage I punten 3 en 4, slechts door één leverancier worden aangeboden, moeten de voor deze diensten geheven rechten gerelateerd zijn aan de kosten die nodig zijn om de diensten te verschaffen, berekend op basis van het werkelijke gebruiksniveau.

Art. 52. Des redevances peuvent être perçues au titre des capacités utilisées pour l'entretien de l'infrastructure ferroviaire. De telles redevances ne sont pas supérieures au montant net du manque à gagner supporté par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire du fait des opérations d'entretien.

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

Art. 54. Il peut être perçu par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire un droit approprié au titre des capacités attribuées mais non utilisées. Ce droit encourage une utilisation efficace des capacités.

Art. 55. § 1^{er}. Pour s'assurer du paiement des redevances, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire peut imposer aux candidats la fourniture d'une garantie financière. Celle-ci est proportionnelle à l'activité envisagée.

§ 2. Cette garantie est transparente et non discriminatoire. Elle est publiée dans le document de référence du réseau et la Commission européenne en est informée.

Section 3. — Les exceptions aux principes de tarification

Art. 56. § 1^{er}. Par dérogation à la section II, le Roi peut, par un arrêté délibéré en Conseil des ministres, décider des majorations de la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire afin de procéder au recouvrement total des coûts encourus par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.

La décision tient notamment compte de la possibilité pour le marché ferroviaire de payer les majorations envisagées et de la concurrence dans le secteur des transports.

La décision n'exclut pas l'utilisation des infrastructures ferroviaires par des segments de marché qui peuvent au moins acquitter le coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire, plus un taux de rentabilité si le marché s'y prête.

§ 2. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire peut, modifier les majorations visées au § 1^{er}, après accord du Conseil des ministres. La modification ne peut entrer en vigueur que trois mois après information du public.

Art. 57. Pour des projets d'investissement spécifiques qui seront réalisés à l'avenir ou dont la réalisation ne remonte pas plus loin que 1986 échu, le Roi peut, par un arrêté délibéré en Conseil des Ministres, autoriser le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire à déterminer ou maintenir des redevances plus élevées, basées sur le coût à long terme de tels projets.

Les projets visés à l'alinéa 1^{er} concernent l'amélioration de l'efficacité et/ou de l'efficacité en terme de coût qui, dans le cas contraire, ne pourraient pas ou n'auraient pas pu être mis en œuvre.

Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire peut dans les cas visés à l'alinéa 1^{er}, insérer dans ses accords avec les entreprises ferroviaires une clause relative au partage des risques liés à de nouveaux investissements.

Art. 58. Afin d'empêcher la discrimination, il est fait en sorte que les redevances moyenne et marginale du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire soient comparables pour une utilisation équivalente de son infrastructure et que des services comparables fournis dans le même segment de marché soient soumis aux mêmes redevances.

Dans le document de référence du réseau, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire montre que le système de tarification répond à ces exigences dans la mesure où il peut le faire sans révéler d'informations commerciales confidentielles.

Art. 59. § 1^{er}. Sans préjudice de l'article 50, § 1^{er}, toute réduction consentie sur les redevances perçues auprès d'une entreprise ferroviaire par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, pour une prestation de service quelle qu'elle soit, remplit les critères énoncés au présent article.

§ 2. A l'exception du § 3, les réductions sont limitées à l'économie réelle de coût administratif réalisée par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire. Pour déterminer le niveau de réduction, il ne peut être tenu compte des économies déjà intégrées dans la redevance perçue.

§ 3. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire peut instaurer des systèmes de réductions s'adressant à tous les utilisateurs de l'infrastructure ferroviaire et qui accordent, pour des flux de circulation déterminés, des réductions limitées dans le temps afin d'encourager le développement de nouveaux services ferroviaires ou des réductions favorisant l'utilisation de lignes considérablement sous-utilisées.

Art. 52. Voor capaciteit die voor spoorweginfrastructuuronderhoud wordt gebruikt, kunnen heffingen geïnd worden. Deze heffingen mogen niet hoger zijn dan het als gevolg van het onderhoud door de spoorweginfrastructuurbeheerder geleden netto-inkomstenverlies.

Art. 53. De spoorweginfrastructuurbeheerder moet altijd kunnen aantonen dat de heffingen voor het daadwerkelijk gefactureerd gebruik van de spoorweginfrastructuur in overeenstemming zijn met de methode, de reglementering en de schalen opgenomen in de netverklaring.

Art. 54. De spoorweginfrastructuurbeheerder kan een aangepaste heffing innen voor toegekende maar niet gebruikte capaciteit. Dit recht moet een doeltreffend gebruik van de capaciteit aan.

Art. 55. § 1. De spoorweginfrastructuurbeheerder kan kandidaten een financiële waarborg vragen om de betaling van de heffingen zeker te stellen. De hoogte van de waarborg staat in verhouding tot de voorgenomen activiteiten.

§ 2. Deze waarborg is transparant en niet-discriminerend. Ze wordt in de netverklaring bekendgemaakt en de Europese Commissie wordt hiervan in kennis gesteld.

Afdeling 3. — De uitzonderingen op de tarifieringsbeginselen

Art. 56. § 1. In afwijking van afdeling II kan de Koning bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad besluiten tot een verhoging van de gebruiksrechten voor de spoorweginfrastructuur om de volledige dekking van de door de spoorweginfrastructuurbeheerder gemaakte kosten te verkrijgen.

Dit besluit houdt inzonderheid rekening met de mogelijkheid van de spoorwegmarkt om deze verhogingen te dragen en met de mededinging in de vervoersector.

Dit besluit sluit het gebruik van de spoorweginfrastructuur niet uit door marktsegmenten die op zijn minst de rechtstreeks uit de exploitatie van de spoorwegdiensten voortvloeiende kosten kunnen dekken, plus een rendement dat de markt kan verdragen.

§ 2. De spoorweginfrastructuurbeheerder kan de verhogingen bedoeld in § 1 wijzigen na akkoord van de Ministerraad. De wijziging wordt pas van kracht drie maanden na haar bekendmaking.

Art. 57. Voor toekomstige specifieke investeringsprojecten of voor projecten waarvan de realisatie niet verder dan 1986 teruggaat, kan op basis van de langetermijnkosten van dergelijke projecten de Koning bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad de spoorweginfrastructuurbeheerder toestaan hogere heffingen in te stellen of te handhaven.

De bij het eerste lid bedoelde projecten hebben met name tot gevolg de verhoging van de doeltreffendheid en/of kosteneffectiviteit en die anders niet konden of hadden kunnen plaatsvinden.

De spoorweginfrastructuurbeheerder kan in het geval bedoeld in het eerste lid een bepaling inlassen in zijn overeenkomsten met de spoorwegondernemingen om de risico's verbonden aan nieuwe investeringen te verdelen.

Art. 58. Om discriminatie te voorkomen, wordt ervoor gezorgd dat de gemiddelde en de marginale rechten geheven door de spoorweginfrastructuurbeheerder voor gelijkwaardig gebruik van zijn infrastructuur vergelijkbaar zijn en dat voor vergelijkbare diensten in hetzelfde marktsegment dezelfde rechten worden geheven.

De spoorweginfrastructuurbeheerder stipuleert in zijn netverklaring dat het tarifieringssysteem aan deze voorschriften voldoet voor zover zulks mogelijk is met naleving van het zakelijke geheim.

Art. 59. § 1. Niettegenstaande het bepaalde in artikel 50, § 1, dient elke door de spoorweginfrastructuurbeheerder toegekende korting op de gebruiksrechten die, ongeacht de dienst, van een spoorwegonderneming worden geheven, te voldoen aan de criteria van dit artikel.

§ 2. Met uitzondering van § 3 blijven kortingen beperkt tot de werkelijke besparing op de administratieve kosten voor de spoorweginfrastructuurbeheerder. Bij het vaststellen van de hoogte van de korting mag geen rekening worden gehouden met kostenbesparingen die reeds in de geheven rechten zijn verrekend.

§ 3. De spoorweginfrastructuurbeheerder kan, voor bepaalde verkeersstromen, regelingen invoeren die voor alle gebruikers van de spoorweginfrastructuur beschikbaar zijn en waarbij tijdelijke kortingen worden toegekend om de ontwikkeling van nieuwe spoordiensten te bevorderen of kortingen waarmee het gebruik van sterk onderbenutte lijnen wordt gestimuleerd.

§ 4. Les réductions ne peuvent porter que sur des redevances perçues pour une section déterminée de l'infrastructure ferroviaire.

§ 5. Des systèmes de réductions similaires s'appliquent aux services similaires.

Art. 60. § 1^{er}. Le Roi peut, par un arrêté délibéré en Conseil des ministres, instaurer un système à durée limitée de compensation des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire dans les limites décrites au § 2. L'arrêté royal comporte la méthode et les calculs de la compensation.

Un avenant au(x) contrat(s) de gestion visé(s) au Chapitre II du Titre premier de la loi du 21 mars 1991 précitée est, le cas échéant, adopté.

§ 2. Ce système peut viser les coûts environnementaux, les coûts liés aux accidents et les coûts d'infrastructure non couverts dans les modes de transport concurrents, lorsque ces coûts dépassent les coûts équivalents propres au chemin de fer.

§ 3. Lorsqu'un opérateur bénéficiant d'une compensation jouit d'un droit exclusif, cette compensation doit s'accompagner d'avantages comparables pour les autres utilisateurs.

CHAPITRE VI. — *L'organe de contrôle*

Section 1^{re}. — La désignation

Art. 61. Le Roi désigne par un arrêté délibéré en Conseil des ministres l'organe de contrôle au sein de l'administration.

Section 2. — Missions

Art. 62. § 1^{er}. Outre les missions conférées en vertu de la loi, l'organe de contrôle est investi des missions décrites dans le présent article.

§ 2. Au titre de ses missions de conseil, l'organe de contrôle :

- donne des avis motivés et soumet des propositions;
- d'initiative ou à la demande du ministre, effectue des recherches et des études relatives au marché ferroviaire;
- délivre au ministre les informations nécessaires à l'établissement des règles relatives à la licence, à la tarification, à la répartition des capacités d'infrastructure;
- coopère avec les organismes de contrôle des autres Etats membres de l'Union européenne afin de coordonner les principes décisionnels dans l'ensemble de l'Union.

§ 3. Au titre de ses missions de contrôle, l'organe de contrôle :

- contrôle la conformité du document de référence du réseau à la présente loi et à ses arrêtés d'exécution;
- veille à ce que les redevances soient conformes aux dispositions de la présente loi, de ses arrêtés d'exécution et du document de référence du réseau et appliquées de manière non discriminatoire;
- veille à ce que la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire soit conforme aux dispositions de la présente loi, de ses arrêtés d'exécution et du document de référence du réseau;
- sans préjudice de la loi du 5 août 1991 sur la protection de la concurrence économique, contrôle la concurrence sur les marchés des services ferroviaires, y compris le marché du transport de fret ferroviaire.

§ 4. Au titre de sa mission de règlement administratif des litiges, l'organe de contrôle tranche, dans les dix jours ouvrables, les litiges dans la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, sans préjudice des voies de recours existantes, à la requête soit du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, soit d'un candidat. Le Roi fixe les modalités de ce règlement des litiges.

§ 4. Kortingen mogen uitsluitend betrekking hebben op rechten die voor een welbepaald spoorweginfrastructuursegment worden gegeven.

§ 5. Voor soortgelijke diensten gelden soortgelijke kortingsregelingen.

Art. 60. § 1. De Koning kan bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad een in de tijd beperkte compensatieregeling treffen voor spoorweginfrastructuurgebruik binnen de grenzen bepaald in § 2. Het koninklijk besluit bevat de methode en de berekening voor deze compensatie.

In voorkomend geval wordt een bijvoegsel bij het/de beheerscontract(en) bedoeld bij hoofdstuk II van titel I van voornoemde wet van 21 maart 1991 opgemaakt.

§ 2. Dit stelsel kan betrekking hebben op de kosten in verband met milieu, ongevallen en infrastructuur waarvan is aangetoond dat zij in concurrerende takken van vervoer niet worden aangerekend voorzover deze kosten de overeenkomstige kosten van het spoorwegverkeer overschrijden.

§ 3. Indien een exploitant die compensatie ontvangt, een exclusief recht heeft, gaat de compensatie gepaard met vergelijkbare voordelen voor de gebruikers.

HOOFDSTUK VI. — *Toezichhoudende orgaan*

Afdeling 1. — De aanwijzing

Art. 61. De Koning wijst, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, het toezichhoudende orgaan aan in de schoot van het bestuur.

Afdeling 2. — Opdrachten

Art. 62. § 1. Benevens de door de wet verleende opdrachten vervult het toezichhoudende orgaan de in dit artikel beschreven opdrachten.

§ 2. Teneinde zijn raadgevende opdracht te vervullen, doet het toezichhoudende orgaan het volgende :

- het geeft gemotiveerd advies en doet voorstellen;
- het voert, op eigen initiatief of op vraag van de minister, onderzoeken en studies uit met betrekking tot de spoorwegmarkt;
- het verstrekt de minister de nodige inlichtingen om de regels op te stellen inzake de vergunningen, de tarifiering en de toewijzing van de infrastructuurcapaciteit;
- het werkt samen met de toezichhoudende organen van de andere lidstaten van de Europese Unie, teneinde de besluitvormingsbeginselen in het geheel van de Unie te coördineren.

§ 3. Teneinde zijn controleopdracht te vervullen, doet het toezichhoudende orgaan het volgende :

- het controleert de overeenstemming van de netverklaring met deze wet en zijn uitvoeringsbesluiten;
- het waakt erover dat de heffingen in overeenstemming zijn met deze wet, zijn uitvoeringsbesluiten en de netverklaring en op een niet-discriminerende wijze worden toegepast;
- het waakt erover dat de toewijzing van de infrastructuurcapaciteit overeenstemt met de bepalingen van deze wet, van haar uitvoeringsbesluiten en van de netverklaring;

- zonder afbreuk te doen aan de wet van 5 augustus 1991 op de bescherming van de economische mededinging, houdt het toezicht op de mededinging op de markt voor spoorvervoerdiensten, met inbegrip van de markt van het vrachtvervoer.

§ 4. Teneinde zijn opdracht inzake het administratief afhandelen van geschillen te vervullen, neemt het toezichhoudende orgaan een beslissing binnen de tien werkdagen, inzake de geschillen, over de toewijzing van de spoorweginfrastructuurcapaciteit, op verzoek van de spoorweginfrastructuurbeheerder of van een kandidaat en dit zonder afbreuk te doen aan de bestaande beroepsmogelijkheden. De Koning bepaalt de nadere regels voor deze geschillenbehandeling.

§ 5. Au titre de ses missions de recours administratif, l'organe de contrôle peut être saisi sur plainte écrite, notifiée par envoi recommandé, de toute entreprise ferroviaire, de tout candidat ou du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, s'il s'estime victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice en ce qui concerne :

- le document de référence du réseau ou les critères qu'il contient;
- la procédure de répartition des capacités d'infrastructure et ses résultats;
- le système de tarification, le niveau ou la structure des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire;
- les dispositions en matière d'accès à l'infrastructure ferroviaire visées au chapitre premier.

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

Section 3. — Pouvoirs

Art. 63. § 1^{er}. En exécution de ses missions de conseil, l'organe de contrôle rend des avis.

§ 2. En exécution de sa mission de règlement administratif des litiges, l'organe de contrôle prend des décisions individuelles motivées.

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

Art. 64. L'organe de contrôle peut, dans les cas visés à l'article 63, § 3, infliger une amende administrative dont le montant ne peut être, par jour calendrier, inférieur à 12.500 euros ni supérieur à 100.000 euros, ni, au total, supérieur à 2 millions d'euros ou 3 pour cent du chiffre d'affaires que la personne en cause a réalisé lors du dernier exercice clôturé, si ce dernier montant est supérieur.

L'amende peut être calculée à raison d'un montant journalier.

Sans préjudice du droit de citer devant le juge compétent, le recouvrement des amendes administratives peut avoir lieu par voie de contrainte à la diligence de l'administration de la T.V.A., de l'enregistrement et des domaines.

Art. 65. L'organe de contrôle statue par décision motivée dans les cas visés à l'article 63, § 3, après avoir entendu les parties en cause, dans les deux mois qui suivent sa saisine, sauf disposition contraire dans la loi.

Il rend ses décisions en tenant compte notamment :

- du respect des lois et règlements applicables;
- du principe d'égalité d'accès aux capacités ferroviaires;
- de la nécessité de maintenir l'intégrité du réseau ferroviaire belge et son interopérabilité avec les services ferroviaires des autres Etats;
- de la nature de la demande au regard des ressources de capacités disponibles pour la satisfaire.

Il peut procéder ou faire procéder à toutes investigations utiles et au besoin désigner des experts et entendre des témoins.

L'organe de contrôle notifie ses décisions aux parties et les rend publiques dans les 15 jours du prononcé. Ces décisions sont contraignantes pour toutes les parties concernées.

Elles sont publiées sous forme de support papier et sous forme électronique.

Art. 66. Les membres de l'organe de contrôle sont soumis au secret professionnel, puni des peines prévues à l'article 458 du Code pénal, à l'égard des faits, actes et renseignements dont ils prendront connaissance en raison de leurs fonctions, hormis les exceptions prévues par la loi.

§ 5. Teneinde zijn opdracht inzake de behandeling van klachten te vervullen, kunnen bij het toezichthoudende orgaan schriftelijke klachten worden ingediend door middel van aangetekende zendingen vanwege spoorwegondernemingen, kandidaten en de spoorweginfrastructuurbeheerder wanneer zij denken het slachtoffer te zijn van een oneerlijke behandeling, van een discriminatie of van elk ander nadeel met betrekking tot :

- de netverklaring of de criteria die erin zijn opgenomen;
- de toewijzingsprocedure voor infrastructuurcapaciteit en haar resultaten;
- het tarifieringssysteem, de hoogte of de structuur van heffingen voor het spoorweginfrastructuurgebruik;
- de in het eerste hoofdstuk opgenomen bepalingen inzake toegang tot de spoorweginfrastructuur.

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

Afdeling 3. — Bevoegdheden

Art. 63. § 1. In uitvoering van zijn raadgevende opdracht, geeft het toezichthoudende orgaan advies.

§ 2. In uitvoering van zijn opdracht inzake de administratieve afhandeling van geschillen neemt het toezichthoudende orgaan met redenen omklede individuele beslissingen.

§ 3. In uitvoering van zijn opdracht inzake controle en behandeling van administratief beroep, neemt het toezichthoudende orgaan elke maatregel die nodig is, met inbegrip van bewarende maatregelen en administratieve boetes, om een einde te stellen aan de inbreuken op de netverklaring, de toewijzing van de capaciteit, de infrastructuurheffing en de bepalingen inzake toegang overeenkomstig artikelen 64 en 65.

Art. 64. Het toezichthoudende orgaan kan in het geval bedoeld in artikel 63, § 3, een administratieve boete opleggen. De boete mag per kalenderdag niet lager zijn dan 12.500 euro en niet hoger dan 100.000 euro, noch in totaal hoger zijn dan 2 miljoen euro of 3 procent van de omzet die de gedaagde persoon heeft gerealiseerd in het afgesloten boekjaar, indien dit laatste bedrag hoger is.

De boete kan worden berekend op grond van een dagelijks bedrag.

Zonder afbreuk te doen aan het recht de zaak aanhangig te maken bij de bevoegde rechter, kan de invordering van de administratieve boetes gebeuren bij dwangmaatregel door toedoen van de administratie van de BTW, de registratie en de domeinen.

Art. 65. Het toezichthoudende orgaan beslist in het geval bedoeld in artikel 63, § 3, door middel van een met redenen omklede beslissing, na de betrokken partijen te hebben gehoord, binnen twee maanden na de aanhangigmaking, behoudens andersluidende wettelijke bepaling.

Bij zijn beslissingen houdt hij inzonderheid rekening met :

- de naleving van de van kracht zijnde wetten en reglementeringen;
- het gelijkheidsbeginsel inzake toegang tot de spoorwegcapaciteit;
- de noodzaak om de integriteit van het Belgische net en de interoperabiliteit met de spoordiensten van de andere Staten te behouden;
- de aard van de aanvraag ten overstaan van de beschikbare middelen om eraan te voldoen.

Hij kan elk nuttig onderzoek doen of laten uitvoeren en zo nodig deskundigen aanwijzen en getuigen horen.

Het toezichthoudende orgaan deelt zijn beslissingen aan de partijen mee en maakt ze bekend binnen 15 dagen na de uitspraak. Deze beslissingen zijn dwingend voor alle betrokken partijen.

Zij worden op papier en in elektronische vorm bekendgemaakt.

Art. 66. De leden van het toezichthoudende orgaan zijn, op straffe van de straffen voorzien bij artikel 458 van het Strafwetboek, gebonden aan het beroepsgeheim met betrekking tot feiten, daden en inlichtingen waarvan ze uit hoofde van hun functie kennis nemen, behalve voor wat de door de wet voorziene uitzondering betreft.

Section 4. — Les ressources

Art. 67. § 1^{er}. En vue de couvrir l'intégralité des frais de fonctionnement et de personnel de l'organe de contrôle, les entreprises ferroviaires paient au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire une rétribution au prorata du nombre de trains-kilomètres. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire verse cette rétribution au Trésor.

§ 2. Le Roi fixe, par un arrêté délibéré en Conseil des ministres, le montant de la rétribution visée au § 1^{er} ainsi que les modalités d'imputation et de versement de celle-ci.

TITRE III. — Contrôle et inspection ferroviaires et sanctionsCHAPITRE I^{er}. — Contrôles et inspections ferroviaires

Art. 68. § 1^{er}. Sur proposition du ministre, le Roi peut conférer la qualité d'officier de police judiciaire aux agents de la Direction générale Transport terrestre du Service public fédéral Mobilité et Transports et aux membres de l'organe de contrôle chargés de contrôler l'application et constater les manquements aux prescriptions de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution.

§ 2. Dans le cadre de l'exercice de leurs missions, les officiers visés au § 1^{er} peuvent :

1° pénétrer librement, à tout moment, dans tout matériel circulant ou destiné à circuler sur l'infrastructure;

2° procéder à toutes les constatations, rassembler des informations, prendre des déclarations, se faire présenter des documents, pièces, livres et objets et saisir ceux qui sont nécessaires à la recherche ou à la constatation ou nécessaires pour pouvoir mettre fin à l'infraction.

§ 3. Ils peuvent procéder à des visites entre 8 et 18 heures, après autorisation préalable du juge d'instruction du lieu de la visite :

- au domicile des chefs d'entreprise, administrateurs, gérants, directeurs et autres membres du personnel de l'entreprise concernée ainsi qu'au domicile et dans les locaux utilisés à des fins professionnelles de personnes physiques et morales, internes ou externes, chargées de la gestion commerciale, comptable, administrative, fiscale et financière de cette entreprise;

- au siège social ou d'exploitation de l'entreprise concernée.

§ 4. Les procès-verbaux des officiers visés au § 1^{er} sont envoyés au procureur du Roi du lieu de l'infraction.

§ 5. Les officiers visés au § 1^{er} peuvent pour les besoins de l'accomplissement de leurs missions requérir la force publique.

§ 6. Sous réserve des lois particulières qui garantissent le secret des déclarations, les administrations publiques sont tenues de prêter leur concours aux officiers de police judiciaire dans l'exécution de leurs missions.

CHAPITRE II. — Sanctions

Art. 69. A l'exception des infractions relatives au document de référence du réseau, à la répartition des capacités, à la tarification de l'infrastructure et aux dispositions en matière d'accès, les manquements à la présente loi ou aux arrêtés d'exécution pris sur la base de cette loi, le non-respect des décisions prises par l'autorité de sécurité, la Direction générale Transport terrestre du Service public fédéral Mobilité et Transports, l'organe de contrôle, à l'exception de ses décisions portant amende administrative, ou le ministre ainsi que toute obstruction aux vérifications et investigations de ces instances constituent des infractions punies d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de vingt-six euros à cent vingt-cinq euros ou d'une de ces peines seulement sans préjudice des dommages et intérêts s'il y a lieu. Les dispositions du livre I du Code pénal sont applicables à ces infractions.

TITRE IV. — Dispositions finales et abrogatoiresCHAPITRE I^{er}. — Disposition transitoire

Art. 70. Les procédures pendantes devant le Conseil de la concurrence, y compris les voies de recours qui peuvent être introduites contre ses décisions, seront poursuivies et clôturées conformément aux règles applicables avant l'entrée en vigueur de la présente loi.

Afdeling 4. — Inkomsten

Art. 67. § 1. Om alle werkings- en personeelskosten van het toezichthoudende orgaan te dekken, betalen de spoorwegondernemingen aan de spoorweginfrastructuurbeheerder een retributie in verhouding tot het aantal treinkilometers. De spoorweginfrastructuurbeheerder stort deze retributie door aan de Schatkist.

§ 2. De Koning stelt, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, het bedrag van de retributie bedoeld in § 1 vast, alsook de nadere regels voor de toerekening en storting van die retributie.

TITEL III. — Controle en inspectie van de spoorwegen en straffen

HOOFDSTUK I. — Controles en inspecties van de spoorwegen

Art. 68. § 1. Op voordracht van de minister kan de Koning het ambt van officier van gerechtelijke politie toekennen aan de agenten van het Directoraat-generaal Vervoer te Land van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer en aan de leden van het toezichthoudende orgaan die belast zijn met de controle van de naleving van deze wet en zijn uitvoeringsbesluiten en de vaststelling van de inbreuken erop.

§ 2. In het kader van de uitvoering van hun opdrachten, kunnen de officieren bedoeld in § 1 :

1° zich op elk moment vrije toegang verschaffen tot al het rijdend materieel of materieel bestemd om te rijden op de infrastructuur;

2° alle vaststellingen doen, informatie inzamelen, verklaringen opnemen, zich documenten, stukken, boeken en voorwerpen doen vertonen en in beslag nemen welke nodig zijn bij de opsporing of vaststelling of nodig zijn om aan de overtreding een einde te maken.

§ 3. Zij kunnen zoekingen tussen 8 en 18 uur verrichten, na machtiging van een onderzoeksrechter van de plaats van de zoeking :

- in de woning van de ondernemingshoofden, bestuurders, zaakvoerders, directeurs en andere personeelsleden van de betrokken onderneming alsook in de woning en de lokalen die gebruikt worden voor professionele doeleinden van natuurlijke en rechtspersonen, intern of extern, belast met het commercieel, boekhoudkundig, administratief, fiscaal en financieel beheer van die onderneming;

- in de hoofd- of de exploitatiezetel van de betrokken onderneming.

§ 4. De processen-verbaal van de in § 1 bedoelde officieren worden verzonden aan de procureur des Konings van de plaats van het misdrijf.

§ 5. De in § 1 bedoelde officieren kunnen voor de uitvoering van hun opdrachten een beroep doen op de openbare macht.

§ 6. Onder voorbehoud van de bijzondere wetten die de geheimhouding van de verklaringen garanderen, zijn de openbare besturen gehouden hun bijstand te verlenen aan de officieren van gerechtelijke politie in de uitoefening van hun opdracht.

HOOFDSTUK II. — Sancties

Art. 69. Met uitzondering van de inbreuken met betrekking tot de netverklaring, de toewijzing van de capaciteit, de tarifiering van de infrastructuur en van de bepalingen inzake toegang, worden de inbreuken op deze wet of op de uitvoeringsbesluiten genomen op grond van deze wet, het niet naleven van de beslissingen van de veiligheidsinstantie, van het Directoraat-generaal Vervoer te Land van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, van het toezichthoudende orgaan met uitzondering van zijn beslissingen inzake het geven van een administratieve boete of van de minister, alsook het hinderen van vaststellingen en onderzoeken van die instanties bestraft met een gevangenisstraf van acht dagen tot één jaar en een boete van zesentwintig tot honderdvijfentwintig euro of met een van deze straffen, onverminderd de eventuele schadevergoeding en intresten. De bepalingen van boek I van het Strafwetboek, zijn op deze inbreuken van toepassing.

TITEL IV. — Slot- en opheffingsbepalingen

HOOFDSTUK I. — Overgangsbepaling

Art. 70. De procedures die hangende zijn voor de Raad voor de Mededinging, met inbegrip van alle beroepsmiddelen die ingeleid zouden kunnen worden tegen deze beslissingen, zullen voortgezet en afgesloten worden overeenkomstig de toepasselijke regels geldend vóór de inwerkingtreding van deze wet.

CHAPITRE II. — *Dispositions abrogatoires*

Art. 71. L'article 310 de la loi programme du 27 décembre 2004 et l'article 181 de la loi-programme du 2 août 2002 sont abrogés.

Art. 72. Les articles 1 à 3, 12 à 36, 48 à 97 et 99 à 101 de l'arrêté royal du 12 mars 2003 relatif aux conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, ainsi que leurs modifications ultérieures, sont abrogés.

Promulguons la présente loi, ordonnons qu'elle soit revêtue du sceau de l'Etat et publiée par le *Moniteur belge*.

Donné à Bruxelles, le 4 décembre 2006.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre de la Mobilité,
R. LANDUYT

Vu et scellé du sceau de l'Etat :

La Ministre de la Justice,
Mme L. ONKELINX

Notes

(1) *Session ordinaire 2005-2006.*

Chambre des Représentants :

Documents parlementaires. — Projet de loi, n° 51-2649/001. — Amendements n° 51-2649/002. — Rapport n° 51-2649/003. — Texte adopté par la Commission, n° 51-2649/004. — Erratum, n° 51-2649/005. — Texte adopté en séance plénière et transmis au Sénat, n° 51-2649/006.

Annales parlementaires. — Discussion et adoption. Séance du 16 novembre 2006.

Sénat :

Documents parlementaires. — Projet transmis par la Chambre des représentants, n° 3-1915/1 - Projet non évoqué par le Sénat.

Annexe I^{re}. — **Services à fournir aux entreprises ferroviaires**

1. L'ensemble des prestations minimales comprend :

a) le traitement des demandes de capacités d'infrastructure ferroviaire;

b) le droit d'utiliser les capacités accordées;

c) l'utilisation des branchements et aiguilles du réseau;

d) la régulation de la circulation des trains comprenant la signalisation, la régulation, le dispatching, ainsi que la communication et la fourniture d'informations concernant la circulation des trains;

e) toute autre information nécessaire à la mise en œuvre ou à l'exploitation du service pour lequel les capacités ont été accordées.

2. L'accès par le réseau aux infrastructures de service et les services fournis portent sur :

a) l'utilisation du système d'alimentation électrique pour le courant de traction, le cas échéant;

b) les infrastructures d'approvisionnement en combustible;

c) les gares de voyageurs, leurs bâtiments et les autres infrastructures;

d) les terminaux de marchandises;

e) les gares de triage;

f) les gares de formation;

g) les gares de remisage;

h) les centres d'entretien et les autres infrastructures techniques.

3. Les prestations complémentaires peuvent comprendre :

a) le courant de traction;

b) le préchauffage des voitures;

c) la fourniture de combustible, les services de manœuvre et tous les autres services fournis aux installations mentionnées ci-dessus;

d) la mise à disposition de contrats sur mesure pour :

- le contrôle du transport de marchandises dangereuses;

- l'assistance à la circulation de convois spéciaux.

HOOFDSTUK II. — *Opheffingsbepalingen*

Art. 71. Artikel 310 van de programmawet van 27 december 2004 en artikel 181 van de programmawet van 2 augustus 2002 worden opgeheven.

Art. 72. De artikelen 1 tot 3, 12 tot 36, 48 tot 97 en 99 tot 101 van het koninklijk besluit van 12 maart 2003 betreffende de voorwaarden voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur, evenals de latere wijzigingen, worden opgeheven.

Kondigen deze wet af, bevelen dat zij met 's Lands zegel zal worden bekleed en door het *Belgisch Staatsblad* zal worden bekendgemaakt.

Gegeven te Brussel, 4 december 2006.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Mobiliteit,
R. LANDUYT

Met 's Lands zegel gezegd :

De Minister van Justitie,
Mevr. L. ONKELINX

Nota's

(1) *Gewone zitting 2005-2006.*

Kamer van volksvertegenwoordigers :

Parlementaire stukken. — Wetsontwerp, nr. 51-2649/001. — Amendementen, nr. 51-2649/002. — Verslag, nr. 51-2649/003. — Tekst aangenomen door de Commissie, nr. 51-2649/004. — Erratum, nr. 51-2649/005. — Tekst aangenomen in de plenaire vergadering en overgezonden aan de Senaat, nr. 51-2649/006.

Parlementaire Handelingen. — Bespreking en aanneming. Vergadering van 16 november 2006.

Senaat :

Parlementaire stukken. — Ontwerp overgezonden door de Kamer van volksvertegenwoordigers, nr. 3-1915/1. — Ontwerp niet geëvoeerd door de Senaat.

Bijlage I. — **Aan de spoorwegondernemingen te verlenen diensten**

1. Het minimumtoegangspakket omvat :

a) de behandeling van aanvragen voor infra-structuurcapaciteit;

b) het recht gebruik te maken van toegewezen capaciteit;

c) het gebruik van aansluitingen en wissels op het net;

d) het treinbeheer met inbegrip van seinen, regeling, treindienstleiding en de overdracht en levering van gegevens over treimbewegingen;

e) alle overige gegevens die nodig zijn om de dienst waarvoor capaciteit aangevraagd is, tot stand te brengen of te exploiteren.

2. De toegang via het spoor tot voorzieningen en het verlenen van diensten omvatten :

a) in voorkomend geval gebruik van elektrische voedingsinstallaties ten behoeve van de tractie;

b) de installaties voor brandstofbevoorrading;

c) de passagiersstations, de gebouwen en andere voorzieningen daarvan;

d) de vrachtterminals;

e) de rangeerstations;

f) de vormingsstations;

g) de remisestations;

h) de onderhoudsinfrastructuur en andere technische infrastructuur.

3. De aanvullende diensten kunnen omvatten :

a) de tractiestroom;

b) het voorverwarmen van passagierstreinen;

c) de levering van brandstof, rangeren en alle andere diensten die bij de bovengenoemde voorzieningen worden verstrekt;

d) de speciaal opgestelde overeenkomsten voor :

- de controle op het vervoer van gevaarlijke stoffen;

- de ondersteuning bij het laten rijden van speciale treinen.

4. Les prestations connexes peuvent comprendre :
- a) l'accès au réseau de télécommunications;
 - b) la fourniture d'informations complémentaires;
 - c) le contrôle technique du matériel roulant.

Annexe II. — Document de référence du réseau

Le document de référence du réseau doit contenir les informations suivantes :

1. Un chapitre exposant la nature de l'infrastructure qui est mise à disposition des entreprises ferroviaires et les conditions d'accès à cette infrastructure.

2. Un chapitre relatif aux principes de tarification et aux tarifs. Ce chapitre contient des précisions appropriées concernant le système de tarification ainsi que des informations suffisantes sur les redevances applicables aux services énumérés à l'annexe I qui sont offerts par un seul fournisseur. Il décrit en détail la méthode, la réglementation et, le cas échéant, les barèmes utilisés pour appliquer les principes de tarification visés à l'article 50, §§ 2 et 3 ainsi que les articles 56 à 59 de la directive 2001/14/CE. Il contient les informations concernant les modifications de redevances déjà décidées ou prévues.

3. Un chapitre sur les principes et les critères de répartition des capacités. Ce chapitre expose les grandes caractéristiques des capacités de l'infrastructure mise à la disposition des entreprises ferroviaires et précise les restrictions éventuelles qui en limitent l'utilisation, et notamment les contraintes probables imposées par l'entretien du réseau. Il précise également les procédures et délais relatifs à la répartition des capacités et arrête les critères spécifiques applicables, et notamment :

- a) les procédures d'introduction des demandes de capacités auprès du gestionnaire de l'infrastructure par les candidats;
- b) les dispositions auxquelles les candidats doivent satisfaire;
- c) les délais applicables aux procédures de demande et de répartition;
- d) les principes régissant le processus de coordination;
- e) les procédures à suivre et les critères à appliquer lorsque l'infrastructure est saturée;
- f) des détails sur les restrictions imposées à l'utilisation des infrastructures;
- g) les règles concernant la prise en compte éventuelle des niveaux antérieurs d'utilisation des capacités pour déterminer les priorités lors du processus de répartition.

Il détaille les mesures prises pour assurer un traitement adéquat des services de fret, des services internationaux et des demandes soumises à la procédure ad hoc.

Annexe III. — Calendrier du processus de répartition

1. L'horaire de service est établi une fois par année civile.
2. Les modifications de l'horaire de service interviennent à minuit le second samedi de décembre. Lorsqu'une modification ou un ajustement est opéré après l'hiver, notamment pour prendre en compte, le cas échéant, les changements d'horaire du trafic régional de passagers, il intervient à minuit le second samedi de juin ainsi que, le cas échéant, à d'autres moments entre ces dates. Les gestionnaires de l'infrastructure peuvent convenir de dates différentes, auquel cas ils en informent la Commission, si le trafic international en est affecté.
3. Le délai d'introduction des demandes de capacités à intégrer dans l'horaire de service ne peut pas dépasser douze mois avant l'entrée en vigueur de cet horaire.
4. Au plus tard onze mois avant l'entrée en vigueur de l'horaire de service, le gestionnaire de l'infrastructure établit des sillons internationaux provisoires en coopération avec les autres organismes de répartition compétents. Le gestionnaire d'infrastructure s'assure dans la mesure du possible que ces sillons sont respectés dans la suite de la procédure.
5. Au plus tard quatre mois après la date limite pour la présentation des offres par les candidats, le gestionnaire de l'infrastructure établit un projet d'horaire de service.

4. Ondersteunende diensten kunnen omvatten :
- a) de toegang tot het telecommunicatienetwerk;
 - b) de levering van aanvullende informatie;
 - c) de technische keuring van het rollend materieel.

Bijlage II. — Netverklaring

De netverklaring bevat de volgende informatie :

1. Een hoofdstuk waarin de aard van de voor spoorwegondernemingen beschikbare infrastructuur en de voor toegang tot de spoorweginfrastructuur geldende voorwaarden worden beschreven.

2. Een hoofdstuk waarin de heffingsbeginselen en de tarieven opgenomen zijn. Dit zal de nodige details over het heffingsstelsel bevatten en ook voldoende gegevens over gebruiksrechten in verband met de in bijlage I genoemde diensten die door één leverancier worden verschaft. De voor de toepassing van artikel 50, §§ 2 en 3, en de artikelen 56 tot 59 van richtlijn 2001/14 gebruikte methode, voorschriften en, indien van toepassing, schalen worden nader omschreven. Voorts bevat dit gedeelte informatie over de reeds vastgestelde of verwachte wijzigingen van de gebruiksrechten.

3. Een hoofdstuk over de criteria en voorschriften van capaciteitstoewijzing. Dit bevat de algemene kenmerken van de infrastructuurcapaciteit die voor spoorwegondernemingen beschikbaar is en alle beperkingen wat betreft het gebruik daarvan, met inbegrip van vermoedelijke beperkingen in verband met onderhoud. In dit gedeelte worden tevens de procedures en termijnen wat betreft de capaciteitstoewijzing gepreciseerd. Verder zijn daarin specifieke criteria vervat die bij de capaciteitstoewijzing worden gebruikt, zoals :

- a) de procedure volgens welke aanvragers bij de infrastructuurbeheerder capaciteit kunnen aanvragen;
- b) de bepalingen waaraan aanvragers moeten voldoen;
- c) de termijnen voor de aanvraag- en toewijzingsprocedures;
- d) de beginselen wat betreft de coördinatieprocedure;
- e) de procedures en criteria ingeval de beschikbare capaciteit overbelast is;
- f) bijzonderheden over de beperkingen inzake het gebruik van infrastructuur;
- g) de regels voor het eventueel in aanmerking nemen van vroegere capaciteitsbenuttingniveaus om de prioriteiten tijdens de toewijzingsprocedure vast te stellen.

In dit hoofdstuk wordt een nauwkeurige omschrijving gegeven van de maatregelen ter waarborging van een adequate behandeling van goederendiensten, internationale diensten en aanvragen volgens de ad hoc procedure.

Bijlage III. — Kalender voor de toewijzingsprocedure

1. De dienstregeling wordt één keer per kalenderjaar vastgelegd.
2. De wijzigingen van de dienstregeling gaan in om middernacht de tweede zaterdag van december. Wanneer een wijziging of aanpassing na de winter plaatsvindt, inzonderheid om in voorkomend geval rekening te houden met de wijzigingen in de dienstregeling van het regionaal reizigersvervoer, gaat deze in om middernacht de tweede zaterdag van juni en, zo nodig, op andere momenten tussen deze twee data. In dit geval wordt de Commissie geïnformeerd als het internationaal vervoer hierdoor getroffen is.
3. De termijn voor het indienen van capaciteitsaanvragen die in de dienstregeling moeten worden opgenomen, mag niet meer bedragen dan twaalf maanden voor de inwerkingtreding van deze dienstregeling.
4. Uiterlijk elf maanden voor het in werking treden van de dienstregeling legt de beheerder van de spoorweginfrastructuur voorlopige internationale treinpaden vast in samenwerking met de andere bevoegde toewijzingsorganismen. De beheerder van de spoorweginfrastructuur gaat in de mate van het mogelijke na of deze treinpaden in het verder verloop van de procedure worden nageleefd.
5. Uiterlijk vier maanden na de limietdatum voor het indienen van de aanvragen door de kandidaten stelt de beheerder van de spoorweginfrastructuur een ontwerp van dienstregeling op.