

SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

F. 2011 — 1880

[C — 2011/14190]

6 JUILLET 2011. — Arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 9 décembre 2004 relatif à la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire et à la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire

RAPPORT AU ROI

Sire,

La loi du 26 janvier 2010 modifiant la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire a notamment ajouté des dispositions aux articles 9 et 24 de ladite loi. Ces ajouts et quelques actions ciblées nécessaires induisent les mesures discutées ci-après.

Dans le cadre du présent arrêté, il convient de rappeler que, conformément à la loi du 4 décembre 2006 précitée, le document de référence du réseau établi par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire contient toutes les informations nécessaires relatives à l'utilisation de l'infrastructure, ce qui comprend les dispositions du présent arrêté.

COMMENTAIRES DES ARTICLES

Article 1^{er}

Cet article ne nécessite pas d'explications.

Art. 2

Le premier article remplace l'article 1^{er} de l'arrêté royal susvisé du 9 décembre 2004; quelques nouvelles définitions y sont insérées en vue de simplifier la suite du texte.

Art. 3

Cet article améliore le critère appliqué par le gestionnaire de l'infrastructure en cas de demandes de capacité inconciliables.

Art. 4

Un certain nombre de voies et d'installations d'infrastructure ne sont pas équipées d'un système de détection automatique de véhicules ni pourvues de personnel du gestionnaire de l'infrastructure. Celui-ci doit dès lors obtenir les données nécessaires au calcul de certaines parties de la redevance d'utilisation des entreprises ferroviaires. Celles-ci seront obligées de procéder à un relevé des temps pendant lesquels elles occupent ces voies et faisceaux selon le mode communiqué dans le document de référence du réseau.

Art. 5

Cet article ne nécessite pas d'explications.

Art. 6

Afin d'éviter des déficits financiers à cause du paiement tardif des redevances d'utilisation de l'infrastructure, il est souhaitable de permettre au gestionnaire de l'infrastructure de percevoir des avances.

Art. 7

L'article 6 ajoute un chapitre consécutif à celui portant sur les dispositions relatives à la redevance d'utilisation. Ce nouveau chapitre impose un régime de performance et comprend les articles 31/1 à 31/22.

Art. 31/1

Cet article ne nécessite pas d'explications.

Art. 31/2

A l'article 199, § 1^{er}, de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, Infrabel est désigné comme seul gestionnaire de l'infrastructure. Infrabel est en outre chargé de la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire et de sa redevance d'utilisation. Comme toutes ces tâches sont exercées par le gestionnaire de l'infrastructure, celui-ci constitue dès lors l'entité la plus appropriée pour gérer le régime de performance.

Art. 31/3

Cet article ne nécessite pas d'explications.

Art. 31/4

Le système ne peut pas entraîner de bureaucratie inutile. Le nombre élevé de retards n'ayant qu'une faible incidence sur le trafic ferroviaire n'est pas repris dans le comptage. Seules les causes de retards importants, autres que celles prévues à l'article 31/3, sont prises en considération tout en veillant à ce que le système couvre la plus grande partie du nombre total de minutes de retard encourues.

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

N. 2011 — 1880

[C — 2011/14190]

6 JULI 2011. — Koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 9 december 2004 betreffende de verdeling van de spoorweginfrastructuurcapaciteiten en de retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur

VERSLAG AAN DE KONING

Sire,

De wet van 26 januari 2010 tot wijziging van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur voegde onder meer bepalingen toe aan de artikelen 9 en 24 van laatstgenoemde wet. Deze toevoegingen en enkele noodzakelijke gerichte acties nopen tot de hierna besproken maatregelen.

In het kader van dit besluit, moet eraan worden herinnerd dat, overeenkomstig de voormelde wet van 4 december 2006, de netverklaring opgesteld door de spoorweginfrastructuurbeheerder alle nodige informatie over het gebruik van de infrastructuur dient te bevatten, zoals voorzien in de bepalingen van dit besluit.

COMMENTAAR BIJ DE ARTIKELEN

Artikel 1

Dit artikel heeft geen verklaring nodig.

Art. 2

Het eerste artikel vervangt artikel 1 van het voornoemde koninklijk besluit van 9 december 2004; enkele nieuwe definities worden hierin opgenomen zodat de verdere tekst aan eenvoud wint.

Art. 3

Dit artikel verbetert het criterium dat de infrastructuurbeheerder toepast bij conflicterende capaciteitsaanvragen.

Art. 4

Een aantal sporen en infrastructuurinstallaties zijn niet uitgerust met een automatisch detectiesysteem van voertuigen noch zijn zij bemand met personeel van de infrastructuurbeheerder. Deze moet bijgevolg de gegevens voor de berekening van sommige delen van de gebruiksheffing bekomen van de spoorwegondernemingen. Deze zullen verplicht worden een opgave te doen van de tijden gedurende dewelke zij deze sporen en bundels bezetten op de wijze zoals bekendgemaakt in de netverklaring.

Art. 5

Dit artikel heeft geen verklaring nodig.

Art. 6

Om financiële tekorten, ontstaan door laattijdige betaling van infrastructuurgebruiksrechten, te vermijden, is het wenselijk de infrastructuurbeheerder de mogelijkheid te geven voorschotten te innen.

Art. 7

Het artikel 6 voegt na het hoofdstuk over bepalingen omtrent de gebruiksrechten, een aansluitend hoofdstuk toe. Dit nieuwe hoofdstuk legt een prestatieregeling op en bestaat uit de artikelen 31/1 tot en met 31/22.

Art. 31/1

Dit artikel heeft geen verklaring nodig.

Art. 31/2

Artikel 199, § 1, van de wet van 21 maart 1991 houdende hervorming van sommige economische overheidsbedrijven heeft Infrabel als enige infrastructuurbeheerder aangewezen; hij is tevens belast met de toewijzing van de spoorweginfrastructuurcapaciteit en haar gebruiksheffing. Omdat de infrastructuurbeheerder al deze taken uitvoert is hij bijgevolg de meest geschikte entiteit om de prestatieregeling te beheren.

Art. 31/3

Dit artikel heeft geen verklaring nodig.

Art. 31/4

Het stelsel mag geen omslachtige bureaucratie in het leven roepen. Het grote aantal vertragingen die slechts een geringe weerslag hebben op het treinverkeer, wordt bij de telling niet opgenomen. Enkel de oorzaken van belangrijke vertragingen, met uitzondering van deze bedoeld in artikel 31/3, worden meegerekend maar derwijze dat het stelsel het merendeel van de in het totaal aantal opgelopen minuten vertraging dekt.

Il n'arrive que très exceptionnellement qu'un train de marchandise retardé soit supprimé pour cette raison. Suite à une telle suppression, aucune minute de retard n'est attribuée.

Art. 31/5

Le gestionnaire de l'infrastructure est non seulement le gestionnaire du régime de performance, mais y est également partie. Suivant ses performances, il percevra un bonus ou payera un malus. Afin d'offrir la sécurité juridique maximale à l'ensemble des parties, le présent arrêté règle le mode de fixation des retards.

Art. 31/6

Cet article octroie aux parties, autres que le gestionnaire de l'infrastructure, l'occasion de faire valoir leurs arguments concernant l'attribution de leurs minutes de retard auprès de ce dernier.

Art. 31/7

L'organe de contrôle désigné par le Roi en vertu de la loi est une instance qualifiée pour prendre des décisions sur l'attribution du nombre de minutes des retards causés si les parties concernées n'aboutissent pas à un accord.

Art. 31/8 et art. 31/9

Ces articles ne nécessitent pas d'explications.

Art. 31/10

L'attribution de causes de retards à des tiers est susceptible d'influencer les bonus ou malus finaux attribués à des parties. Le Service public fédéral Mobilité et Transports entre en ligne de compte pour le suivi de l'attribution à des tiers.

Art. 31/11

Il convient de veiller à ce que les implications financières ne suscitent pas de discussions exagérées. En fixant le montant maximum à 12 millions d'euros pour l'ensemble du secteur, on s'est assuré que ce montant ne constitue ni pour les entreprises ferroviaires ni pour le gestionnaire de l'infrastructure un risque déterminant pour l'équilibre de leurs comptes d'exploitation.

Art. 31/12

En ce qui concerne les entreprises ferroviaires, le montant global maximum sera réparti selon leur nombre de trains-kilomètres produits. La part du gestionnaire de l'infrastructure est fixée au niveau du pourcentage de minutes de retard lui attribuable avant l'entrée en vigueur de ce nouveau système.

Art. 31/13

Les prestations sur le plan de la ponctualité sont comparées à la ponctualité moyenne pendant les cinq années précédentes pour la totalité des train-kilomètres parcourus sur le réseau. Au début de l'année, une valeur pivot provisoire est calculée pour fixer un objectif clair aux parties. A la fin de l'année cette valeur pivot provisoire est déterminée définitivement sur base des train-kilomètres effectivement parcourus.

Art. 31/14

Des variations importantes dans les chiffres de la ponctualité ne peuvent pas entraîner des conséquences financières exceptionnelles pour les parties. C'est pourquoi une limite est appliquée pour le bonus ou malus maximum même si le nombre moyen annuel de minutes de retard (par train-kilomètre) excède la valeur pivot de plus de 20 %.

Art. 31/15 et art. 31/16

Ces articles fournissent le mode de calcul du bonus ou du malus par partie et par année civile. Le bonus et le malus sont répartis proportionnellement dans la fourchette selon l'écart du nombre de minutes de retard attribué cette année par rapport à la valeur pivot.

Art. 31/17

Cet article fixe les dates de versement des boni et des mali. Les premiers versements, en bonus ou en malus, auront lieu au plus tôt la première année qui suit celle de la mise en œuvre du système.

Art. 31/18 et art. 31/19

Ces articles ne nécessitent pas d'explications.

Art. 31/20

Cet article prévoit une répartition proportionnelle dans le cas où le montant disponible n'est pas suffisant afin de payer complètement le bonus.

Le droit à la répartition totale reste ouvert pendant dix ans.

Lorsqu'une partie reste en défaut de paiement et que de ce fait on n'a pas assez récupéré pour pouvoir payer le solde du bonus, ce solde reste exigible jusqu'au moment de la récupération des sommes nécessaires.

Het komt slechts zeer uitzonderlijk voor dat een vertraagde goederentrein om die reden wordt afgeschaft. Voor een dergelijke afschaffing worden geen minuten vertraging toegewezen.

Art. 31/5

De infrastructuurbeheerder is niet enkel beheerder van de prestatie-regeling maar is tevens betrokken partij; al naar gelang zijn prestaties zal hij een bonus kunnen ontvangen dan wel een malus moeten betalen. Om alle partijen de grootst mogelijke rechtszekerheid te bieden, wordt de wijze van vaststelling van de vertragingen bij dit besluit geregeld.

Art. 31/6

Dit artikel geeft aan partijen, andere dan de infrastructuurbeheerder, de mogelijkheid om bij deze laatste hun argumenten te doen gelden over de toewijzing van hun minuten vertraging.

Art. 31/7

De krachtens de wet door de Koning aangeduide toezichthoudende instantie is een geschikte instantie om over de toewijzing van het aantal minuten veroorzaakte vertragingen te beslissen indien de betrokken partijen niet tot een overeenstemming komen.

Art. 31/8 en art. 31/9

Deze artikelen hebben geen verklaring nodig.

Art. 31/10

De toewijzing aan derden van oorzaken van vertragingen kan een invloed hebben op de uiteindelijke bonus of malus die aan partijen wordt toegekend. De Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer komt in aanmerking om de toewijzing aan derden op te volgen.

Art. 31/11

Er moet over worden gewaakt dat de financiële gevolgen geen overdreven discussies doen ontstaan. Door het maximumbedrag op 12 miljoen euro voor gans de sector vast te stellen, wordt ervoor gezorgd dat dit bedrag noch voor de spoorwegondernemingen noch voor de infrastructuurbeheerder een doorslaggevend risico voor het evenwicht van hun exploitatierekeningen vormt.

Art. 31/12

De verdeling van het maximale globale bedrag per jaar zal voor de spoorwegondernemingen geschieden volgens hun geproduceerde trein-kilometer. Het aandeel van de infrastructuurbeheerder wordt vastgesteld op het peil van het aan hem toewijsbare percentage minuten vertragingen vóór de inwerkingtreding van dit nieuwe stelsel.

Art. 31/13

De prestaties op het vlak van stiptheid worden vergeleken met de gemiddelde stiptheid gedurende de vijf voorafgaande jaren voor het totaal op het net gereden treinkilometer. Bij het begin van het jaar wordt een voorlopige spilwaarde berekend om een duidelijk doel voor de partijen te stellen. Deze voorlopige spilwaarde wordt op het einde van het jaar definitief vastgesteld op basis van het werkelijk aantal afgelegde treinkilometer.

Art. 31/14

Grote schommelingen in de stiptheidscijfers mogen geen uitzonderlijke financiële gevolgen hebben voor de partijen. Daarom wordt niet meer dan de maximumbonus of -malus toegepast, zelfs indien het jaarlijks gemiddelde aantal minuten vertraging (per treinkilometer) de spilwaarde met meer dan 20 % overschrijdt.

Art. 31/15 en art. 31/16

Deze artikelen geven de berekeningswijze van de bonus of malus per partij per kalenderjaar. De bonus en de malus worden binnen de vork evenredig verdeeld volgens de grootte van het verschil met de drempelwaarde van het in dat jaar toegewezen aantal minuten vertraging.

Art. 31/17

Dit artikel bepaalt de data van betaling van de boni en de mali. De eerste betalingen, bonus of malus, zullen ten vroegste plaatsvinden in het eerste jaar, volgend op het jaar van de implementatie van het systeem.

Art. 31/18 en art. 31/19

Deze artikelen hebben geen verklaring nodig.

Art. 31/20

Dit artikel voorziet een proportionele uitkering voor het geval het beschikbare bedrag niet voldoende is om de bonus volledig uit te betalen.

Het recht op een volledige uitkering blijft open gedurende tien jaar.

Indien een partij in gebreke blijft te betalen en men hierdoor niet voldoende gerecupereerd heeft om het saldo van de bonus te kunnen betalen, blijft dit saldo opeisbaar tot op het moment dat de nodige evenmen werden gerecupereerd.

Art. 31/21

Si le montant des mali versés est insuffisant afin de payer complètement les boni aux parties concernées, les créances de celles-ci sont reportées à l'année suivante et produisent un intérêt au taux appliqué.

Art. 31/22

Après deux ans, le système d'amélioration des performances sera évalué par le Service Public Fédéral Mobilité et Transports.

Art. 8

La mise à disposition d'infrastructures pour la réalisation d'essais, notamment avec du matériel roulant, figure à présent dans la loi. La contribution y afférente est fixée par le gestionnaire de l'infrastructure.

Art. 9

Cet article ne nécessite pas d'explications.

Art. 10

Afin de ne pas compliquer inutilement le lancement et la préparation du régime de performance, le point de départ est fixé au début de l'année civile.

Art. 11

Cet article ne nécessite pas d'explications.

Nous avons l'honneur d'être,

Sire,
de Votre Majesté
les très respectueux
et très fidèles serviteurs,
Le Premier Ministre,
Y. LETERME
Le Secrétaire d'Etat à la Mobilité,
E. SCHOUPPE

Avis 49.521/4 du 11 mai 2011
de la section de législation
du Conseil d'Etat

Le Conseil d'Etat, section de législation, quatrième chambre, saisi par le Secrétaire d'Etat à la Mobilité, adjoint au Premier Ministre, le 12 avril 2011, d'une demande d'avis, dans un délai de trente jours, sur un projet d'arrêté royal « modifiant l'arrêté royal du 9 décembre 2004 relatif à la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire et à la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire », a donné l'avis suivant :

Compte tenu du moment où le présent avis est donné, le Conseil d'Etat attire l'attention sur le fait qu'en raison de la démission du Gouvernement, la compétence de celui-ci se trouve limitée à l'expédition des affaires courantes. Le présent avis est toutefois donné sans qu'il soit examiné si le projet relève bien de la compétence ainsi limitée, la section de législation n'ayant pas connaissance de l'ensemble des éléments de fait que le Gouvernement peut prendre en considération lorsqu'il doit apprécier la nécessité d'arrêter ou de modifier des dispositions réglementaires.

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1^o, des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat, tel qu'il est remplacé par la loi du 2 avril 2003, la section de législation limite son examen au fondement juridique du projet, à la compétence de l'auteur de l'acte ainsi qu'à l'accomplissement des formalités préalables, conformément à l'article 84, § 3, des lois coordonnées précitées.

Sur ces trois points, le projet appelle les observations ci-après.

Art. 31/21

Indien het bedrag aan gestorte mali onvoldoende is om de boni aan alle rechthebbende partijen volledig uit te keren, is het niet uitgekeerde saldo, vermeerderd met een rente aan de toegepaste rentevoet, in het volgende jaar opeisbaar.

Art. 31/22

Na twee jaar wordt de prestatieregeling geëvalueerd door de Federale Overheidsdienst Mobilité en Vervoer.

Art. 8

De terbeschikkingstelling van infrastructuur voor het uitvoeren van proeven, inzonderheid met rollend materieel, is thans opgenomen in de wet. De bijdrage hiervoor wordt vastgesteld door de infrastructuurbeheerder.

Art. 9

Dit artikel heeft geen commentaar nodig.

Art. 10

Teneinde de start en de voorbereiding van de prestatieregeling niet nodeloos te bemoeilijken, wordt de begindatum vastgelegd bij de aanvang van het kalenderjaar

Art. 11

Dit artikel heeft geen verklaring nodig.

Wij hebben de eer te zijn,

Sire,
van Uwe majesteit,
de zeer eerbiedige
en zeer getrouwe dienaars,
De Eerste Minister,
Y. LETERME
De Staatssecretaris voor Mobilité,
E. SCHOUPPE

Advies 49.521/4 van 11 mei 2011
van de afdeling Wetgeving
van de Raad van State

De Raad van State, afdeling Wetgeving, vierde kamer, op 12 april 2011 door de Staatssecretaris voor Mobilité, toegevoegd aan de Eerste Minister, verzocht hem, binnen een termijn van dertig dagen, van advies te dienen over een ontwerp van koninklijk besluit « tot wijziging van het koninklijk besluit van 9 december 2004 betreffende de verdeling van de spoorweginfrastructuurcapaciteiten en de retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur », heeft het volgende advies gegeven :

Rekening houdend met het tijdstip waarop dit advies gegeven wordt, vestigt de Raad van State de aandacht op het feit dat, wegens het ontslag van de regering, de bevoegdheid van deze laatste beperkt is tot het afhandelen van de lopende zaken. Dit advies wordt evenwel gegeven zonder dat wordt nagegaan of dit ontwerp in die beperkte bevoegdheid kan worden ingepast, aangezien de afdeling Wetgeving geen kennis heeft van het geheel van de feitelijke gegevens welke de regering in aanmerking kan nemen als zij te oordelen heeft of het vaststellen of wijzigen van een verordening noodzakelijk is.

Aangezien de adviesaanvraag ingediend is op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 1^o, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, zoals het is vervangen bij de wet van 2 april 2003, beperkt de afdeling Wetgeving overeenkomstig artikel 84, § 3, van de voornoemde gecoördineerde wetten haar onderzoek tot de rechtsgrond van het ontwerp, de bevoegdheid van de steller van de handeling en de te vervullen vormvereisten.

Wat deze drie punten betreft, geeft het ontwerp aanleiding tot de volgende opmerkingen.

Portée du projet

L'article 11 de la Directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité (ci-après la Directive 2001/14/CE) dispose comme suit :

« Article 11

Système d'amélioration des performances

1. Par l'établissement d'un système d'amélioration des performances, les systèmes de tarification de l'infrastructure encouragent les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure à réduire au minimum les défaillances et à améliorer les performances du réseau ferroviaire. Ce système peut comporter des sanctions en cas d'actes à l'origine de défaillances du réseau, des compensations pour les entreprises qui sont victimes de ces défaillances et des primes en cas de bonnes performances dépassant les prévisions.

2. (...) ».

En exécution de la Directive 2001/14/CE, l'article 24 de la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire a instauré un système d'amélioration des performances.

Le 8 octobre 2009, la Commission européenne a adressé à la Belgique un avis motivé au titre de l'article 226 du traité instituant la Communauté européenne en raison de l'insuffisance de la transposition de l'article 11 de la Directive 2001/14/CE, en droit belge. La Commission relève que le système d'évaluation des performances mis en place par la Belgique fonctionne avec un système de points, et non sous forme de mesures financières. Selon la Commission, ce système de points ne constitue pas une contrainte suffisante pour inciter les opérateurs ferroviaires à améliorer les performances.

L'article 5 de la loi du 26 janvier 2010 modifiant la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire, en ce qui concerne principalement la certification de personnel de sécurité et la maintenance des véhicules, a inséré dans l'article 24 de la loi du 4 décembre 2006, précitée, un alinéa 5 nouveau rédigé comme suit :

« 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 tarifications résultant de l'application du système d'amélioration des performances. »

L'arrêté en projet a essentiellement pour objectif d'exécuter cette habilitation en insérant, par son article 6, un chapitre IV/1 nouveau intitulé « Système d'amélioration des performances » dans l'arrêté royal du 9 décembre 2004 relatif à la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire et à la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire.

Fondement légal

1. L'article 9, alinéa 3, de la loi du 4 décembre 2006, précitée, qui constitue la base juridique de l'article 7 du projet, n'existe pas encore à l'heure actuelle. L'insertion de cet alinéa dans l'article 9 de la loi précitée est prévue par l'article 27 d'un projet de loi « portant des dispositions diverses » (1), qui a été adopté par la Chambre et par le Sénat, mais qui n'a pas encore été soumis aux formalités de promulgation et de publication au *Moniteur belge*.

Interpelé à ce sujet, le délégué du ministre a précisé que l'intention était d'attendre que le projet de loi en question soit entré en vigueur avant d'adopter le projet d'arrêté royal en question.

Les auteurs du projet veilleront à ce que l'arrêté en projet soit adopté au plus tôt au moment de la sanction et de la promulgation de la loi en question.

2. L'article 8/1, alinéa 3, en projet (article 3 du projet), l'article 29, alinéa 2 nouveau, deuxième phrase, en projet (article 5 du projet), l'article 31/23, alinéa 2, en projet (article 7 du projet), et l'article 31/24, alinéa 2, en projet (article 7 du projet) visent à déterminer le contenu du document de référence du réseau mentionné aux articles 21 et suivants de la loi du 4 décembre 2006, précitée.

Strekking van het ontwerp

Artikel 11 van 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 (hierna Richtlijn 2001/14/EG) bepaalt het volgende :

« Artikel 11

Prestatieregeling

1. Heffingsregelingen voor infrastructuur dienen via een prestatie-regeling spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder ertoe aan te zetten om verstoringen zo gering mogelijk te houden en de prestatie van het spoorwegnet te verbeteren. Dit kan boetes inhouden voor handelingen die de exploitatie van het net verstoren, compensatie voor ondernemingen die onder verstoringen te lijden hebben, en premies ter beloning van prestaties die de ramingen overtreffen.

2. (...) ».

Ter uitvoering van Richtlijn 2001/14/EG is bij artikel 24 van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur een prestatieregeling ingevoerd.

Op 8 oktober 2009 heeft de Europese Commissie aan België een met redenen omkleed advies gericht krachtens artikel 226 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap wegens de ontoereikende omzetting van artikel 11 van Richtlijn 2001/14/EG in het Belgische recht. De Commissie wijst erop dat de door België ingevoerde prestatieregeling werkt met een puntensysteem, en niet in de vorm van financiële maatregelen. Volgens de Commissie is dit puntensysteem niet voldoende dwingend om de exploitanten ertoe aan te zetten hun prestaties te verbeteren.

Artikel 5 van de wet van 26 januari 2010 tot wijziging van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur en van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, voornamelijk wat de certificering van het veiligheids personeel en het onderhoud van de voertuigen betreft, heeft in artikel 24 van de voornoemde wet van 4 december 2006 een nieuw vijfde lid ingevoegd, luidende :

« Na advies van de spoorweginfrastructuurbeheerder bepaalt de Koning bij een in Ministerraad overlegd besluit de regels voor de berekening en betalingswijze van de heffingen die voortvloeien uit de toepassing van de prestatieregeling. »

Het ontworpen besluit heeft hoofdzakelijk tot doel deze machtiging uit te voeren door bij zijn artikel 6 een nieuw hoofdstuk IV/1 in te voegen, luidende « Prestatieregeling », in het koninklijk besluit van 9 december 2004 betreffende de verdeling van de spoorweginfrastructuurcapaciteiten en de retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur.

Rechtsgrond

1. Artikel 9, derde lid, van de voormelde wet van 4 december 2006, dat de rechtsgrond van artikel 7 van het ontwerp vormt, bestaat momenteel nog niet. In de invoeging van dit lid in artikel 9 van de voormelde wet is voorzien bij artikel 27 van een wetsontwerp « houdende diverse bepalingen » (1), dat door de Kamer en de Senaat is aangenomen, maar dat nog niet volgens de voorgeschreven vereisten in het *Belgisch Staatsblad* is afgekondigd en bekendgemaakt.

Op een vraag in dit verband heeft de gemachtigde van de minister erop gewezen dat het de bedoeling was te wachten tot het bewuste wetsontwerp in werking is getreden alvorens het betreffende ontwerp van koninklijk besluit aan te nemen.

De stellers van het ontwerp dienen erop toe te zien dat het ontworpen besluit op zijn vroegst bij de bekrachtiging en afkondiging van de bewuste wet wordt aangenomen.

2. De ontworpen artikelen 8/1, derde lid (artikel 3 van het ontwerp), 29, nieuw tweede lid, tweede zin (artikel 5 van het ontwerp), 31/23, tweede lid (artikel 7 van het ontwerp), en 31/24, tweede lid (artikel 7 van het ontwerp), strekken ertoe de inhoud te bepalen van de netverklaring, vermeld in de artikelen 21 en volgende van de voornoemde wet van 4 december 2006.

Dans l'avis 37.827/4, donné le 1^{er} décembre 2004, sur un projet devenu l'arrêté royal du 9 décembre 2004, précité, la section de législation a souligné ce qui suit (2) :

« Les dispositions du chapitre VII de l'arrêté royal du 12 mars 2003 précité, intitulé 'Document de référence du réseau', ne contiennent aucune habilitation au Roi, hormis les références faites, à l'article 49, aux habilitations prévues par les chapitres VIII et IX du même arrêté.

Au contraire, l'article 48 de l'arrêté royal du 12 mars 2003 précité modifié en dernier lieu par l'article 36, § 1^{er}, de l'arrêté royal du 18 octobre 2004 portant certaines mesures de réorganisation de la Société nationale des Chemins de fer belges, prévoit que 'le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire établit le document de référence de réseau'.

Ainsi, les articles 48, 49, alinéa 3 et l'annexe V de l'arrêté royal du 12 mars 2003 précité excluent que le Roi puisse encore déterminer le contenu du document de référence du réseau. »

Les dispositions légales actuellement applicables, à savoir les articles 21 à 23 de la loi du 4 décembre 2006, précité, conduisent à la même conclusion.

Il s'ensuit que l'article 8/1, alinéa 3, en projet (article 3 du projet), l'article 29, alinéa 2 nouveau, deuxième phrase, en projet (article 5 du projet), l'article 31/23, alinéa 2, en projet (article 7 du projet), et l'article 31/24, alinéa 2, en projet (article 7 du projet), sont dépourvus de fondement légal et doivent être omis.

3. L'article 31/7 en projet (article 6 du projet) dispose que l'entreprise ferroviaire ne peut, à l'appui d'une contestation, mettre en cause le système d'enregistrement automatique du gestionnaire de l'infrastructure.

Une telle disposition, qui a trait à l'administration de la preuve, relève de la compétence du législateur. Elle excède l'habilitation conférée au Roi par l'article 24, alinéa 5, de la loi du 4 décembre 2006, précitée, et sera omise.

Observations particulières

Préambule

Alinéa 1^{er}

1. L'article 9, alinéa 3, de la loi du 4 décembre 2006, précitée, sera mentionné à l'alinéa 1^{er} du préambule en précisant que cette disposition a été insérée par la loi issue du projet 53-1208/9, précité.

2. Ainsi qu'en a convenu le délégué du ministre, il y a lieu de mentionner, avant l'article 46, alinéa 1^{er}, de la loi du 4 décembre 2006, précitée, l'article 43, alinéa 1^{er}, de la même loi, qui constitue le fondement juridique de l'article 2 du projet.

Alinéa 2

Il n'est pas judicieux de mentionner dans le préambule les modifications subies antérieurement par l'acte modifié (3). A l'alinéa 2, les mots « modifié par l'arrêté royal du 20 décembre 2007 » seront dès lors omis.

Alinéa 3

A l'alinéa 3, après les mots « gestionnaire de l'infrastructure », il convient d'insérer le mot « ferroviaire » (4).

Dispositif

Article 1^{er} nouveau

Il convient d'insérer un article 1^{er} nouveau mentionnant que l'arrêté en projet transpose partiellement la Directive 2001/14/CE (5). Le fait que cette directive soit mentionnée dans les considérants de l'arrêté royal du 9 décembre 2004, précité, que l'arrêté en projet vise à modifier, ne dispense pas de l'insertion d'une telle disposition.

La numérotation des articles subséquents sera adaptée en conséquence.

Article 1^{er} (devenant article 2)

Dans la phrase liminaire de l'article 1^{er}, il n'y a pas lieu d'écrire « modifié par l'arrêté royal du 20 décembre 2007 » mais « remplacé par l'arrêté royal du 20 décembre 2007 ».

In advies 37.827/4, gegeven op 1 december 2004, over een ontwerp dat heeft geleid tot het voornoemde koninklijk besluit van 9 december 2004, heeft de afdeling Wetgeving het volgende onderstreept (2) :

« De bepalingen van hoofdstuk VII van het voornoemde koninklijk besluit van 12 maart 2003, met als opschrift 'Netverklaring', bevatten geen enkele machtiging aan de Koning, behoudens de verwijzingen, in artikel 49, naar de machtigingen voorgeschreven bij de hoofdstukken VIII en IX van hetzelfde besluit.

Integendeel, artikel 48 van het voornoemde koninklijk besluit van 12 maart 2003, laatstelijk gewijzigd bij artikel 36, § 1, van het koninklijk besluit van 18 oktober 2004 houdende sommige maatregelen voor de reorganisatie van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, bepaalt : 'De beheerder van de spoorweginfrastructuur stelt een netverklaring op'.

Aldus sluiten de artikelen 48, 49, derde lid, en bijlage V bij het voornoemde koninklijk besluit van 12 maart 2003 uit dat de Koning de inhoud van de netverklaring nog kan bepalen. »

De wetbepalingen die thans van toepassing zijn, namelijk de artikelen 21 tot 23 van de voornoemde wet van 4 december 2006, leiden tot dezelfde conclusie.

Hieruit volgt dat de ontworpen artikelen 8/1, derde lid (artikel 3 van het ontwerp), 29, nieuw tweede lid, tweede zin (artikel 5 van het ontwerp), 31/23, tweede lid (artikel 7 van het ontwerp), en 31/24, tweede lid (artikel 7 van het ontwerp), geen rechtsgrond hebben en dienen te vervallen.

3. Het ontworpen artikel 31/7 (artikel 6 van het ontwerp) bepaalt dat de spoorwegonderneming die zich wil rechtvaardigen in het kader van een betwisting het automatische registratiesysteem van de infrastructuurbeheerder niet in vraag mag stellen.

Een dergelijke bepaling, die verband houdt met de bewijslevering, valt onder de bevoegdheid van de wetgever. Ze overschrijdt de machtiging verleend aan de Koning bij artikel 24, vijfde lid, van de voornoemde wet van 4 december 2006 en behoort te vervallen.

Bijzondere opmerkingen

Aanhef

Eerste lid

1. Artikel 9, derde lid, van de voornoemde wet van 4 december 2006 moet worden vermeld in het eerste lid van de aanhef. Er dient daarbij te worden aangegeven dat deze bepaling is ingevoegd bij de wet waaraan het voornoemde ontwerp 53-1208/9 ontstaan heeft gegeven.

2. Zoals de gemachtigde van de minister heeft beaamd, dient artikel 43, eerste lid, van de voornoemde wet van 4 december 2006, dat de rechtsgrond vormt van artikel 2 van het ontwerp, te worden vermeld vóór artikel 46, eerste lid, van diezelfde wet.

Tweede lid

Het is niet zinvol om in de aanhef de wijzigingen te vermelden die vroeger aangebracht zijn in de gewijzigde regeling (3). In het tweede lid moeten de woorden « gewijzigd bij het koninklijk besluit van 20 december 2007 » dan ook worden weggelaten.

Derde lid

In het derde lid dient het woord « infrastructuurbeheerder » te worden vervangen door het woord « spoorweginfrastructuurbeheerder » (4).

Dispositief

Nieuw artikel 1

Er dient een nieuw artikel 1 te worden ingevoegd, dat vermeldt dat het ontworpen besluit Richtlijn 2001/14/EG gedeeltelijk omzet (5). Het feit dat deze richtlijn vermeld wordt in de overwegingen van het voornoemde koninklijk besluit van 9 december 2004, dat het ontworpen besluit beoogt te wijzigen, betekent niet dat de invoeging van een dergelijke bepaling niet noodzakelijk is.

De nummering van de daaropvolgende artikelen moet dienovereenkomstig worden aangepast.

Artikel 1 (dat artikel 2 wordt)

In de inleidende zin van artikel 1 dient « vervangen bij het koninklijk besluit van 20 december 2007 » te worden geschreven in plaats van « gewijzigd bij het koninklijk besluit van 20 december 2007 ».

Article 2 (devenant article 3)

(Article 6, § 2, en projet)

L'article 14, paragraphe 1^{er}, de la Directive 2001/14/CE, que le projet contribue à transposer, dispose expressément que le gestionnaire de l'infrastructure doit veiller « notamment à ce que les capacités d'infrastructure soient réparties sur une base équitable et non discriminatoire et dans le respect du droit communautaire. »

Le critère envisagé à l'article 6, § 2, en projet, pourrait être sujet à critique s'il devait avoir pour effet de créer ou de renforcer une position dominante dans le chef du candidat qu'il désigne.

Article 3 (devenant article 4)

(Article 8/1 en projet)

1. La subdivision du chapitre II de l'arrêté royal du 9 décembre 2004, précité, en sections, a été supprimée par l'article 4 de l'arrêté royal du 20 décembre 2007 modifiant l'arrêté royal du 9 décembre 2004 portant exécution des chapitres VIII et IX de l'arrêté royal du 12 mars 2003 relatif aux conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire. La phrase liminaire de l'article 3 sera dès lors rédigée comme suit (6).

« Dans le chapitre II du même arrêté, il est inséré un article 8/1 rédigé comme suit : ».

Les mots « Section 5. - Redevance d'utilisation » seront omis.

2. En ce qui concerne la nécessité d'omettre l'article 8/1, alinéa 3, en projet, il est renvoyé à la deuxième observation relative au fondement légal.

Article 4 (devenant article 5)

(Article 23 en projet)

La phrase liminaire de l'article 4 sera rédigée comme suit (7).

« Dans l'article 23 du même arrêté, l'alinéa 1^{er} est complété par un tiret rédigé comme suit : ».

Article 5 (devenant article 6)

(Article 29 en projet)

1. Dans la phrase liminaire de l'article 5, le mot « deuxième » sera omis (8).

2. En ce qui concerne la nécessité d'omettre l'article 29, alinéa 2, seconde phrase, en projet, il est renvoyé à la deuxième observation relative au fondement légal.

Article 6 (devenant article 7)

(Article 31/4 en projet)

1. A l'alinéa 1^{er}, 4^o, il convient de remplacer le mot « ordinaire » par le mot « lent » de manière à respecter la terminologie de l'article 6 de l'arrêté royal du 9 décembre 2004, précité.

2. A l'alinéa 1^{er}, 6^o, les parenthèses seront supprimées.

3. A l'alinéa 2, si telle est l'intention des auteurs du projet, il serait plus clair d'insérer les mots « , par perturbation, » après les mots « pour le calcul du bonus/malus est ».

(Article 31/6 en projet)

Plutôt que d'écrire « ainsi qu'une proposition de correction », il convient d'écrire « ainsi que, le cas échéant, une proposition de correction ». En effet, si l'entreprise ferroviaire conteste la réalité ou l'imputabilité d'une perturbation donnée, il ne peut lui être demandé de formuler une proposition de correction de la cause de celle-ci.

(Article 31/7 en projet)

1. Concernant la nécessité d'omettre les mots « sans que le système d'enregistrement automatique du gestionnaire de l'infrastructure puisse être remis en question », il est renvoyé à la troisième observation relative au fondement légal.

2. Le mot « calendrier » sera omis.

Cette observation vaut également pour l'article 31/13, alinéa 3, en projet.

(Article 31/18 en projet)

A l'alinéa 3, après les mots « est majoré », il est suggéré d'insérer les mots « de plein droit et sans mise en demeure ».

Artikel 2 (dat artikel 3 wordt)

(Ontworpen artikel 6, § 2)

Artikel 14, lid 1, van Richtlijn 2001/14/EG, dat het ontwerp mede omzet, bepaalt uitdrukkelijk dat de infrastructuurbeheerder « er met name zorg voor [draagt] dat de infrastructuurcapaciteit op een billijke, niet-discriminerende wijze en overeenkomstig het Gemeenschapsrecht wordt toegewezen ».

Het in het ontworpen artikel 6, § 2, beoogde criterium zou op kritiek stuiten indien het tot gevolg zou hebben dat een dominante positie wordt gecreëerd of versterkt ten aanzien van de kandidaat die het aanwijst.

Artikel 3 (dat artikel 4 wordt)

(Ontworpen artikel 8/1)

1. De onderverdeling in afdelingen van hoofdstuk II van het voornoemde koninklijk besluit van 9 december 2004 is ongedaan gemaakt bij artikel 4 van het koninklijk besluit van 20 december 2007 tot wijziging van het koninklijk besluit van 9 december 2004 houdende uitvoering van de hoofdstukken VIII en IX van het koninklijk besluit van 12 maart 2003 betreffende de voorwaarden voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur. De inleidende zin van artikel 3 dient derhalve als volgt te luiden (6) :

« In hoofdstuk II van hetzelfde besluit wordt een artikel 8/1 ingevoegd, luidende : ».

De woorden « Afdeling 5. - Gebruiksrecht » dienen te worden weggelaten.

2. Wat de noodzakelijkheid betreft om het ontworpen artikel 8/1, derde lid, weg te laten, wordt verwezen naar de tweede opmerking betreffende de rechtsgrond.

Artikel 4 (dat artikel 5 wordt)

(Ontworpen artikel 23)

De inleidende zin van artikel 4 dient als volgt te luiden (7) :

« In artikel 23 van hetzelfde besluit wordt het eerste lid aangevuld met een streepje, luidende : ».

Artikel 5 (dat artikel 6 wordt)

(Ontworpen artikel 29)

1. In de inleidende zin van artikel 5 dient het woord « tweede » te worden weggelaten (8).

2. Wat de noodzakelijkheid betreft om het ontworpen artikel 29, tweede lid, tweede zin, weg te laten, wordt verwezen naar de tweede opmerking betreffende de rechtsgrond.

Artikel 6 (dat artikel 7 wordt)

(Ontworpen artikel 31/4)

1. In het eerste lid, 4^o, dient het woord « gewone » te worden vervangen door het woord « trage », opdat de terminologie van artikel 6 van het voornoemde koninklijk besluit van 9 december 2004 in acht wordt genomen.

2. In het eerste lid, 6^o, dienen de haakjes te worden weggelaten.

3. Het zou duidelijker zijn om, indien zulks de bedoeling is van de stellers van het ontwerp, in het tweede lid de woorden « , per storing, » in te voegen na de woorden « voor de berekening van de bonus/malus is ».

(Ontworpen artikel 31/6)

Veeleer dan « en een voorstel tot verbetering » te schrijven, schrijven men « en, in voorkomend geval, een voorstel tot verbetering ». Indien de spoorwegonderneming de realiteit van of de verantwoordelijkheid voor een gegeven storing betwist, kan haar immers niet worden gevraagd een voorstel tot rechtzetting van de oorzaak ervan te formuleren.

(Ontworpen artikel 31/7)

1. Wat de noodzakelijkheid betreft om de woorden « zonder dat hierbij het automatische registratiesysteem van de infrastructuurbeheerder in vraag kan gesteld worden » weg te laten, wordt verwezen naar de derde opmerking betreffende de rechtsgrond.

2. Men schrijve « dagen » in plaats van « kalenderdagen ».

Deze opmerking geldt eveneens voor het ontworpen artikel 31/13, derde lid.

(Ontworpen artikel 31/18)

Er wordt voorgesteld om in het derde lid de woorden « ambtshalve en zonder ingebrekestelling » in te voegen na de woorden « vanaf deze datum, ».

Article 7 (devenant article 8)

(Articles 31/23 et 31/24 en projet)

1. Concernant le fondement légal de l'article 7 insérant un chapitre IV/2 nouveau dans l'arrêté royal du 9 décembre 2004, précité, il est renvoyé à la première observation relative au fondement légal.

2. Concernant la nécessité d'omettre l'article 31/23, alinéa 2, en projet, de même que l'article 31/24, alinéa 2, en projet, il est renvoyé à la deuxième observation relative au fondement légal.

Ces dispositions sont d'autant moins admissibles qu'aux termes de l'article 9, alinéa 3, de la loi du 4 décembre 2006, précitée, dont l'insertion est projetée par le projet de loi 53-1208/9, précité, c'est le Roi, ou, sur délégation de celui-ci, le ministre, qui est compétent pour déterminer les règles de calcul et les modalités de paiement de la redevance d'essai, alors que les deux dispositions en cause confient cette compétence à l'auteur du document de référence du réseau, à savoir la SA de droit public Infrabel (9).

Annexe 1^{re}

1. Il est suggéré de compléter l'intitulé « Formule de calcul du malus » par les mots « visé à l'article 31/15 ».

2. Dans la formule de calcul et son explication, l'usage des majuscules et des minuscules doit être harmonisé.

Annexe 2

1. Il est suggéré de compléter l'intitulé « Formule de calcul du bonus » par les mots « visé à l'article 31/16 ».

2. Dans la formule de calcul et son explication, l'usage des majuscules et des minuscules doit être harmonisé.

Observation finale

Il n'y a pas lieu de diviser un article en paragraphes lorsque ceux-ci ne contiennent chacun qu'un seul alinéa (10).

La chambre était composée de :

MM. :

P. Liénardy, président de chambre,

J. Jaumotte, L. Detroux, conseillers d'Etat,

Madame C. Gigot, greffier.

Le rapport a été présenté par Mme W. Vogel, premier auditeur.

XXXXXXXXXXXXX

Le greffier,

C. Gigot,

Le président.

P. Liénardy.

Notes

(1) *Doc. parl.*, Chambre des représentants, 2010-2011, n° 53-1208/9.

(2) Voir, dans cet avis, la deuxième observation relative au fondement légal.

(3) Principes de technique législative - Guide de rédaction des textes législatifs et réglementaires, www.raadvst-consetat.be, onglet "technique législative", recommandation n° 30.

(4) Voir l'article 24, alinéa 5, de la loi du 4 décembre 2006, précitée.

(5) Principes de technique législative - Guide de rédaction des textes législatifs et réglementaires, www.raadvst-consetat.be, onglet "technique législative", recommandation n° 94 et formule F 4-1-2-2.

(6) *Ibid.*, formule F 4-2-3-2.

(7) *Ibid.*, formule F 4-2-8-3.

(8) *Ibid.*, formule F 4-2-6-3.

(9) Voir les articles 5, 2° et 21 de la loi du 4 décembre 2006, précitée.

(10) Voir l'article 31/9 en projet. Les références internes du texte seront revues par son auteur. Principes de technique législative - Guide de rédaction des textes législatifs et réglementaires, www.raadvst-consetat.be, onglet "Technique législative", recommandation n° 57.3.

Artikel 7 (dat artikel 8 wordt)

(Ontworpen artikelen 31/23 en 31/24)

1. Wat de rechtsgrond betreft van artikel 7, dat een nieuw hoofdstuk IV/2 invoegt in het voornoemde koninklijk besluit van 9 december 2004, wordt verwezen naar de eerste opmerking betreffende de rechtsgrond.

2. Wat de noodzakelijkheid betreft om het ontworpen artikel 31/23, tweede lid, en het ontworpen artikel 31/24, tweede lid, weg te laten, wordt verwezen naar de tweede opmerking betreffende de rechtsgrond.

Deze bepalingen zijn des te minder toelaatbaar daar luidens artikel 9, derde lid, van de voornoemde wet van 4 december 2006, waarvan de invoeging wordt beoogd door het voornoemde wetsontwerp 53-1208/9, de Koning of, bij delegatie door de Koning, de minister bevoegd is om de wijze van berekening en de betalingswijzen van de testbijdrage te bepalen, terwijl de twee bewuste bepalingen deze bevoegdheid toevertrouwen aan de instantie die de netverklaring heeft opgesteld, te weten de NV van publiek recht Infrabel (9).

Bijlage 1

1. Er wordt voorgesteld om het opschrift « Berekeningsformule van de malus » aan te vullen met de woorden « bedoeld in artikel 31/15 ».

2. In de berekeningsformule en in haar uitleg moet het gebruik van hoofdletters en kleine letters geharmoniseerd worden.

Bijlage 2

1. Er wordt voorgesteld om het opschrift « Berekeningsformule van de bonus » aan te vullen met de woorden « bedoeld in artikel 31/16 ».

2. In de berekeningsformule en in haar uitleg moet het gebruik van hoofdletters en kleine letters geharmoniseerd worden.

Slotopmerking

Een artikel moet niet in paragrafen worden ingedeeld wanneer elke paragraaf slechts een enkel lid bevat (10).

De kamer was samengesteld uit :

de heren :

P. Liénardy, kamervoorzitter,

J. Jaumotte, L. Detroux, staatsraden,

Mevr. C. Gigot, griffier.

Het verslag werd uitgebracht door Mevr. W. Vogel, eerste auditeur.

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

De griffier,

C. Gigot,

De voorzitter.

P. Liénardy.

Nota's

(1) *Parl. St.* Kamer van volksvertegenwoordigers 2010-2011, nr. 53-1208/9.

(2) Zie in dat advies de tweede opmerking betreffende de rechtsgrond.

(3) Beginselen van de wetgevingstechniek - Handleiding voor het opstellen van wetgevende en reglementaire teksten, www.raadvst-consetat.be, tabblad "Wetgevingstechniek", aanbeveling nr. 30.

(4) Zie artikel 24, vijfde lid, van de voornoemde wet van 4 december 2006.

(5) Beginselen van de wetgevingstechniek - Handleiding voor het opstellen van wetgevende en reglementaire teksten, www.raadvst-consetat.be, tabblad "Wetgevingstechniek", aanbeveling nr. 94 en formule F 4-1-2-2.

(6) *Ibid.*, formule F 4-2-3-2.

(7) *Ibid.*, formule F 4-2-8-3.

(8) *Ibid.*, formule F 4-2-6-3.

(9) Zie de artikelen 5, 2°, en 21 van de voornoemde wet van 4 december 2006.

(10) Beginselen van de wetgevingstechniek - Handleiding voor het opstellen van wetgevende en reglementaire teksten, www.raadvst-consetat.be, tabblad "Wetgevingstechniek", aanbeveling nr. 57.3.

6 JUILLET 2011. — Arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 9 décembre 2004 relatif à la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire et à la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire

ALBERT II, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, l'article 9, alinéa 3, inséré par la loi du 14 avril 2011, l'article 24, alinéa 5, inséré par la loi du 26 janvier 2010, l'article 43, alinéa 1^{er} et l'article 46, alinéa 1^{er};

Vu l'arrêté royal du 9 décembre 2004 relatif à la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire et à la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire;

Vu l'avis du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, donné le 20 juillet 2010;

Vu la consultation des entreprises ferroviaires disposant de la licence et des certificats de sécurité requis pour circuler en Belgique, le 1^{er} octobre 2010;

Vu l'association des gouvernements de région;

Vu l'avis de l'Inspecteur des Finances, donné le 16 mars 2011;

Vu l'accord du Ministre du Budget, donné le 23 mars 2011;

Vu l'avis 49.521/4 du Conseil d'Etat, donné le 11 mai 2011;

Sur la proposition du Premier Ministre et du Secrétaire d'Etat à la Mobilité et de l'avis des Ministres qui en ont délibéré en Conseil,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article 1^{er}. Le présent arrêté transpose partiellement 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 et par la Directive 2007/58/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007.

Art. 2. L'article 1^{er} de l'arrêté royal du 9 décembre 2004 relatif à la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire et à la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, remplacé par l'arrêté royal du 20 décembre 2007, est remplacé par ce qui suit :

« Article 1^{er}. - Pour l'application du présent arrêté, on entend par :

1° « loi » : la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire;

2° « partie » : le gestionnaire de l'infrastructure et chaque entreprise ferroviaire utilisant le réseau ferroviaire;

3° « perturbation » : une irrégularité, un incident ou un accident ayant une répercussion sur la régularité ou la ponctualité du trafic ferroviaire;

4° « nombre de minutes de retard » : le nombre de minutes de retard encourues par le trafic ferroviaire à la suite d'une perturbation;

5° « perturbation attribuée à des tiers » : une perturbation provoquée par des personnes physiques ou des personnes morales, autres que les entreprises ferroviaires ou le gestionnaire de l'infrastructure, par des animaux ou des objets, ou à la suite d'un cas de force majeure;

6° « train-kilomètre » : l'unité par laquelle la distance d'un parcours est exprimée;

7° « relation succincte » : le rapport concis d'une perturbation contenant les informations prescrites par le ministre;

8° « Journal » : synthèse journalière des relations succinctes des perturbations établie par le gestionnaire de l'infrastructure. »

Art. 3. L'article 6, § 2, du même arrêté est remplacé par ce qui suit :

« § 2. Lorsque l'application des critères de priorité ne permet pas d'attribuer une capacité à un candidat plutôt qu'à un autre, le gestionnaire de l'infrastructure attribue la capacité au candidat dont la demande de capacité produit le montant total mensuel le plus élevé de redevance d'utilisation sur le trajet total demandé sur l'infrastructure ferroviaire belge. »

6 JULI 2011. — Koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 9 december 2004 betreffende de verdeling van de spoorweginfrastructuurcapaciteiten en de retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur

ALBERT II, Koning der Belgen,

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

Gelet op de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur, artikel 9, derde lid, ingevoegd bij de wet van 14 april 2011, artikel 24, vijfde lid, ingevoegd bij de wet van 26 januari 2010, artikel 43, eerste lid en artikel 46, eerste lid;

Gelet op het koninklijk besluit van 9 december 2004 betreffende de verdeling van de spoorweginfrastructuurcapaciteiten en de retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur;

Gelet op het advies van de spoorweginfrastructuurbeheerder gegeven op 20 juli 2010;

Gelet op de raadpleging van de spoorwegondernemingen die over de vergunning en de veiligheidscertificaten beschikken die vereist zijn om in België te rijden, op 1 oktober 2010;

Gelet op de betrokkenheid van de gewestregeringen;

Gelet op het advies van de Inspecteur van Financiën, gegeven op 16 maart 2011;

Gelet op de akkoordbevinding van de Minister van Begroting, d.d. 23 maart 2011;

Gelet op advies 49.521/4 van de Raad van State, gegeven op 11 mei 2011;

Op de voordracht van de Eerste Minister en de Staatssecretaris voor Mobiliteit en op het advies van de in Raad vergaderde Ministers,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

Artikel 1. Dit besluit voorziet in de gedeeltelijke omzetting van Richtlijn 2001/14/EG van het Europees Parlement en van 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 bij Richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en van de Raad van 29 april 2004 en bij de Richtlijn 2007/58/EG van het Europees Parlement en van de Raad van 23 oktober 2007.

Art. 2. Artikel 1 van het koninklijk besluit van 9 december 2004 betreffende de verdeling van de spoorweginfrastructuurcapaciteiten en de retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur, vervangen door het koninklijk besluit van 20 december 2007, wordt vervangen als volgt :

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

1° « wet » : de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur;

2° « partij » : de infrastructuurbeheerder en elke spoorwegonderneming die op het spoorwegnet rijdt;

3° « storing » : een onregelmatigheid, een incident of een ongeval met een gevolg voor de regelmaat of de stiptheid van het treinverkeer;

4° « aantal minuten vertraging » : het aantal minuten vertraging opgelopen door het treinverkeer ten gevolge van een storing;

5° « storing toegewezen aan derden » : een storing veroorzaakt door natuurlijke personen of rechtspersonen, andere dan de spoorwegondernemingen of de infrastructuurbeheerder, door dieren of objecten of ten gevolge van een geval van overmacht;

6° « treinkilometer » : de eenheid waarin de afstand van een rit wordt uitgedrukt.

7° « beknopt relaas » : het bondig verslag van een storing dat de door de minister voorgeschreven elementen bevat;

8° « Journaal » : dagelijkse bundeling van de beknopte relazen over de storingen, opgemaakt door de infrastructuurbeheerder. »

Art. 3. Artikel 6, § 2, van hetzelfde besluit wordt vervangen als volgt :

« § 2. Wanneer de toepassing van de voorrangscriteria niet toelaat een capaciteit eerder aan een kandidaat dan aan een andere toe te wijzen, wijst de infrastructuurbeheerder de capaciteit toe aan de kandidaat waarvan de vraag naar capaciteit het hoogste maandelijks totaalbedrag aan gebruiksheffing oplevert op het totale gevraagde traject over de Belgische spoorweginfrastructuur. »

Art. 4. Dans le chapitre II du même arrêté, il est inséré un article 8/1 rédigé comme suit :

Art. 8/1. - Dans les zones de l'infrastructure qui ne sont pas équipées d'un système de détection automatique de la présence de véhicules, le gestionnaire de l'infrastructure peut exiger des entreprises ferroviaires qu'elles lui fournissent les informations supplémentaires nécessaires à la détermination de l'utilisation des voies et des faisceaux et au calcul des redevances d'utilisation dues.

Les informations visées à l'alinéa 1^{er} concernent les voies occupées et leurs temps d'occupation.

Art. 5. Dans l'article 23 du même arrêté, l'alinéa 1^{er} est complété par un tiret rédigé comme suit :

« — la date de réservation. »

Art. 6. L'article 29 du même arrêté est complété par un alinéa rédigé comme suit :

« Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire peut percevoir une avance sur la redevance de l'infrastructure ferroviaire. »

Art. 7. Il est inséré, dans le même arrêté, un nouveau chapitre IV/1, comprenant les articles 31/1 à 31/22, rédigé comme suit :

« CHAPITRE IV/1. — *Système d'amélioration des performances*

Section 1^{re}. — Attribution des retards

Art. 31/1. - Le système d'amélioration des performances s'applique à chaque partie.

Art. 31/2. - Le gestionnaire de l'infrastructure enregistre les perturbations et attribue le nombre de minutes de retard occasionnées et encourues par chaque partie.

Le gestionnaire de l'infrastructure ne peut modifier sa méthode d'enregistrement des perturbations qu'après s'être concerté avec les entreprises ferroviaires.

Art. 31/3. - Sont exclues de la mesure des performances des parties :

1° les perturbations attribuées à des tiers;

2° les perturbations causées par un accident grave, comme visé dans la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire.

Art. 31/4. - Pour l'attribution des retards, le gestionnaire de l'infrastructure prend uniquement en considération les perturbations qui correspondent à au moins un des cas suivants :

1° ont occasionné 20' de retard ou plus à un train de voyageurs, du fait de la même cause. Pour les trains de voyageurs internationaux, le cumul de plusieurs petits retards totalisant 20' ou plus est considéré comme une seule perturbation. Ce cumul est calculé uniquement sur les parcours belges de ces trains.

2° ont occasionné au total 40' de retard ou plus à plusieurs trains de voyageurs;

3° ont occasionné 60' de retard ou plus à un train de marchandises rapide, visé à l'article 6;

4° ont occasionné 120' de retard ou plus à un train de marchandises lent;

5° ont occasionné 90' de retard ou plus à plusieurs trains de marchandises;

6° ont occasionné la suppression totale ou partielle d'un ou de plusieurs trains de voyageurs ou de marchandises.

Le retard maximum à prendre en considération pour le calcul du bonus/malus est par perturbation de 60' pour un train de voyageurs et de 360' pour un train de marchandise. Un train de voyageurs supprimé sera considéré comme ayant 60' de retard.

Art. 31/5. - Le gestionnaire de l'infrastructure informe quotidiennement, par fax, par e-mail ou via un site web sécurisé, chaque entreprise ferroviaire des perturbations et des retards qui en résultent la concernant.

Cette information comporte au moins :

1° la date, l'heure et l'endroit où la perturbation s'est produite;

2° la nature de la perturbation;

3° la ou les causes de la perturbation;

4° le numéro des trains impliqués dans la perturbation;

5° le nombre de minutes de retard encourues par chacun de ces trains.

Art. 4. In hoofdstuk II van hetzelfde besluit, wordt een artikel 8/1 ingevoegd, luidende :

Art. 8/1. - In de zones van de infrastructuur die niet zijn uitgerust met een systeem voor de geautomatiseerde detectie van de aanwezigheid van voertuigen, mag de infrastructuurbeheerder van de spoorwegondernemingen eisen dat zij hem in het bezit stellen van de bijkomende noodzakelijke informatie voor het bepalen van het gebruik van de sporen en de bundels en voor de berekening van de verschuldigde gebruiksrechten.

De in het eerste lid bedoelde elementen betreffen de bezette sporen en hun bezettingstijden.

Art. 5. In artikel 23 van hetzelfde besluit, wordt het eerste lid aangevuld met een streepje luidende :

« — de datum van reservatie. »

Art. 6. Artikel 29, van hetzelfde besluit wordt aangevuld met een lid, luidende :

« De infrastructuurbeheerder kan een voorschot op de spoorweginfrastructuurgebruiksrechten vorderen. »

Art. 7. In hetzelfde besluit wordt een nieuw hoofdstuk IV/1 ingevoegd dat de artikelen 31/1 tot 31/22 bevat, luidende :

« HOOFDSTUK IV/1. — *Prestatieregeling*

Afdeling 1. — Toewijzing van vertragingen

Art. 31/1. - De prestatieregeling geldt voor elke partij.

Art. 31/2. - De infrastructuurbeheerder registreert de storingen en wijst het aantal door elke partij veroorzaakte en opgelopen minuten vertraging toe.

De infrastructuurbeheerder kan pas overgaan tot de wijziging van zijn registratiemethode van de storingen nadat hij overleg heeft gepleegd met de spoorwegmaatschappijen.

Art. 31/3. - Worden bij de meting van de prestatie van de partijen uitgesloten :

1° de storingen toegewezen aan derden;

2° de storingen veroorzaakt door een ernstig ongeval, zoals bedoeld in de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen.

Art. 31/4. - Voor de toewijzing van de vertragingen neemt de infrastructuurbeheerder alleen de storingen in aanmerking die beantwoorden aan minstens één van de volgende gevallen :

1° 20' vertraging of meer veroorzaakt aan een reizigerstrein, door dezelfde aanleiding. Voor internationale reizigerstreinen wordt de samenvoeging van verscheidene kleine vertragingen die in totaal 20' of meer bedragen, beschouwd als één storing. Deze samenvoeging is uitsluitend berekend op de Belgische trajecten van deze treinen.

2° in totaal 40' vertraging of meer veroorzaakt aan verscheidene reizigerstreinen;

3° 60' vertraging of meer veroorzaakt aan een snelle goederentrein zoals bedoeld in artikel 6;

4° 120' vertraging of meer veroorzaakt aan een trage goederentrein;

5° 90' vertraging of meer aan verscheidene goederentreinen veroorzaakt;

6° oorzaak waren van de volledige of gedeeltelijke afschaffing van een trein of verscheidene treinen reizigers- of goederentreinen.

De maximale in rekening te brengen vertraging voor de berekening van de bonus/malus is per storing 60' voor een reizigerstrein en 360' voor een goederentrein. Een afgeschafte reizigerstrein zal beschouwd worden als zijnde een vertraging van 60'.

Art. 31/5. - De infrastructuurbeheerder informeert dagelijks, per fax, per e-mail of via een beveiligde website, elke spoorwegonderneming over de storingen en de ermee gepaard gaande vertragingen waarbij zij betrokken is.

Deze informatie bevat minstens :

1° de datum, het uur en de plaats waar de storing zich voordeed;

2° de aard van de storing;

3° de oorzaak of oorzaken van de storing;

4° het nummer van de treinen betrokken bij de storing;

5° het aantal minuten vertraging opgelopen door elk van deze treinen.

Cette information permet à l'entreprise ferroviaire concernée de vérifier si les perturbations lui ont bien été attribuées à juste titre.

Art. 31/6. - Toute contestation de la liste des perturbations du mois M par une entreprise ferroviaire doit être communiquée, par lettre, par fax ou par e-mail, au plus tard le 10e jour du mois M+1 au gestionnaire de l'infrastructure. Cette notification mentionnera de façon détaillée les motifs de la contestation ainsi que, le cas échéant, une proposition de correction de la cause indiquée par le gestionnaire de l'infrastructure.

Art. 31/7. - Le gestionnaire de l'infrastructure examine chaque contestation. Le cas échéant, il se concerta avec l'entreprise ferroviaire qui conteste une attribution de la cause ou du nombre total de minutes de retard. Si la concertation n'aboutit pas de sorte que l'entreprise ferroviaire se voit attribuer un nombre de minutes de retard qu'elle conteste, le gestionnaire de l'infrastructure soumet alors les points de vue des deux parties à l'organe de contrôle afin qu'il décide du nombre de minutes de retard à attribuer. L'organe de contrôle dispose d'un délai de trente jours calendrier à compter du moment où la contestation lui a été soumise, pour communiquer sa décision aux parties concernées.

Art. 31/8. - Toutes les contestations pour lesquelles les parties sont parvenues à un accord ou ayant fait l'objet d'une décision prise par l'organe de contrôle sont mentionnées dans le rapport annuel relatif au système d'amélioration des performances, individualisé par partie et établi par le gestionnaire de l'infrastructure. Ce rapport est communiqué le 30 avril.

Art. 31/9. - Par le biais du rapport visé à l'article 31/8, le gestionnaire de l'infrastructure informe chaque entreprise ferroviaire des résultats qui la concernent, à savoir :

- 1° le nombre total de minutes de retard;
- 2° le nombre de minutes de retard, comparé à l'objectif que celle-ci doit atteindre en matière de qualité;
- 3° les contestations citées à l'article 31/8;
- 4° le bonus/malus calculé conformément à la section 2;
- 5° la valeur pivot provisoire et les valeurs visées à l'article 31/14 et la valeur pivot définitive de l'année écoulée;
- 6° le montant total des boni et des mali de toutes les parties.

Le gestionnaire de l'infrastructure transmet les rapports annuels visés au § 1^{er} ainsi que le rapport annuel relatif aux résultats de ses propres prestations, à l'organe de contrôle et au Service public fédéral Mobilité et Transports.

Art. 31/10. - Le gestionnaire de l'infrastructure informe chaque jour ouvrable, par l'envoi du Journal des relations succinctes par fax, par e-mail ou via un accès à un site web sécurisé, le Service public fédéral Mobilité et Transports et l'organe de contrôle de toutes les perturbations attribuées à des parties et à des tiers.

Le Service public fédéral Mobilité et Transports peut demander toutes les données complémentaires au gestionnaire de l'infrastructure qu'il juge nécessaires pour son examen des perturbations attribuées aux tiers.

Section 2. — Calcul du bonus ou malus

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

Art. 31/12. - Chaque année, la part maximale par partie dans le bonus et malus global est déterminée comme suit :

- 1° pour le gestionnaire de l'infrastructure, 30 % du montant visé à l'article 31/11;
- 2° après déduction du maximum attribuable au gestionnaire de l'infrastructure dans le montant visé à l'article 31/11, la part maximale pour chaque autre partie est calculée proportionnellement selon leur part, en pourcentage, au nombre total de train-kilomètre parcouru durant l'année civile écoulée.

Door deze informatie kan de betrokken spoorwegonderneming nagaan of de storingen haar wel terecht werden toegewezen.

Art. 31/6. - Elke betwisting door een spoorwegonderneming van de lijst van storingen van de maand M moet ten laatste op de 10e dag van de maand M+1 per brief, per fax of per e-mail aan de infrastructuurbeheerder worden meegedeeld. Deze kennisgeving vermeldt op gedetailleerde wijze de motieven van de betwisting en desgevallend een voorstel tot verbetering van de door de infrastructuurbeheerder aangetoonde oorzaak.

Art. 31/7. - De infrastructuurbeheerder onderzoekt elke betwisting. Zo nodig overlegt hij met de spoorwegonderneming die een toewijzing van de oorzaak of van het totaal aantal minuten vertraging betwist. Indien het overleg niet slaagt en de spoorwegonderneming een aantal minuten vertraging toegewezen krijgt dat zij betwist, dan legt de infrastructuurbeheerder de zienswijzen van beide partijen voor aan het toezichthoudende orgaan opdat het beslist over het aantal minuten vertraging dat moet worden toegekend. Het toezichthoudende orgaan beschikt over een termijn van dertig kalenderdagen, te rekenen vanaf het ogenblik dat de betwisting haar werd voorgelegd, om haar beslissing aan de betrokken partijen mee te delen.

Art. 31/8. - Alle betwistingen voor dewelke de partijen een akkoord hebben bereikt of waarvoor het toezichthoudende orgaan een beslissing heeft genomen, worden opgenomen in het jaarlijks verslag over de prestatieregeling, geïndividualiseerd per partij, en opgesteld door de infrastructuurbeheerder. Dit verslag wordt op 30 april meegedeeld.

Art. 31/9. - Door middel van het in artikel 31/8 bedoelde verslag licht de infrastructuurbeheerder elke spoorwegonderneming in over de resultaten die hen aanbelangen, met name :

- 1° het totaal aantal minuten vertraging;
- 2° het aantal minuten vertraging, vergeleken met de door haar te bereiken kwaliteitsdoelstelling;
- 3° de betwistingen bedoeld in artikel 31/8;
- 4° de bonus/malus berekend overeenkomstig afdeling 2;
- 5° de voorlopige spilwaarde en de waarden voorzien in artikel 31/14 en de definitieve spilwaarde van het voorbije jaar;
- 6° het totale bedrag aan boni en mali van alle partijen.

De infrastructuurbeheerder maakt de jaarlijkse verslagen bedoeld in § 1 alsook het jaarlijks verslag over de resultaten van zijn eigen prestaties, over aan het toezichthoudende orgaan en aan de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer.

Art. 31/10. - De infrastructuurbeheerder informeert elke werkdag, door overmaking van het Journaal van de beknopte relazen per fax, per e-mail of via een toegang tot een beveiligde website, de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer en het toezichthoudende orgaan over alle storingen toegewezen aan partijen en aan derden.

De Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer kan alle bijkomende gegevens opvragen bij de infrastructuurbeheerder die zij nodig acht voor haar onderzoek van storingen toegewezen aan derden.

Afdeling 2. — Berekening van de bonus of malus

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

Art. 31/12. - Elk jaar wordt het maximaal aandeel per partij in de globale bonus en malus als volgt bepaald :

- 1° voor de infrastructuurbeheerder, 30 % van het bedrag bedoeld in artikel 31/11;
- 2° na aftrek van het maximaal toewijsbare aan de infrastructuurbeheerder van het bedrag bedoeld in artikel 31/11 wordt het maximaal aandeel voor elke andere partij proportioneel berekend volgens hun procentueel aandeel in het totale aantal gereden treinkilometer tijdens het afgelopen kalenderjaar.

Pour une entreprise ferroviaire n'ayant pas circulé au cours de l'année civile écoulée, un nombre de train-kilomètre est estimé sur la base des sillons demandés pour l'année concernée tel que repris dans le contrat d'utilisation conclu entre le gestionnaire d'infrastructure et l'entreprise ferroviaire.

Art. 31/13. - Au début de chaque année, une valeur pivot provisoire est attribuée à chaque partie, dans l'attente du rapport annuel visé à l'article 31/8. Elle est exprimée en nombre de minutes et est égale :

1° pour le gestionnaire de l'infrastructure, au nombre total de minutes de retard causé par lui pendant les cinq dernières années, divisé par le nombre total de train-kilomètre que l'ensemble des entreprises ferroviaires a parcouru sur le réseau du gestionnaire de l'infrastructure durant ces mêmes cinq années, multiplié par le nombre total de train-kilomètre demandé auprès du gestionnaire de l'infrastructure par l'ensemble des entreprises ferroviaires pour l'année considérée;

2° pour une entreprise ferroviaire, au nombre global moyen de minutes de retard par train-kilomètre, obtenu en divisant le nombre total de minutes de retard attribué à l'ensemble des entreprises ferroviaires conformément à l'article 31/4, par le nombre total de train-kilomètre que l'ensemble des entreprises ferroviaires a parcouru sur le réseau du gestionnaire de l'infrastructure durant les cinq dernières années, multiplié par le nombre de train-kilomètre demandé par l'entreprise ferroviaire en question pour l'année considérée;

Après la fin de l'année considérée, les valeurs pivot provisoires sont recalculées vers des valeurs pivot définitives :

1° pour le gestionnaire de l'infrastructure, en divisant la valeur pivot provisoire par le nombre total de train-kilomètre demandé par l'ensemble des entreprises ferroviaires pour l'année considérée, multiplié par le nombre total de train-kilomètre que l'ensemble des entreprises ferroviaires a parcouru sur le réseau du gestionnaire de l'infrastructure durant l'année considérée;

2° pour les entreprises ferroviaires, en divisant leur valeur pivot provisoire par le nombre de train-kilomètre demandé par l'entreprise ferroviaire pour l'année considérée, multiplié par le nombre total de train-kilomètre que cette entreprise a réellement parcouru sur le réseau du gestionnaire de l'infrastructure durant l'année considérée.

Pour la première année d'application du présent arrêté, les parties peuvent, dans un délai de dix jours calendrier après communication par le gestionnaire de l'infrastructure, contester auprès de l'organe de contrôle la valeur pivot provisoire qui leur a été attribuée. L'organe de contrôle se prononce sur la valeur pivot provisoire contestée dans un délai de trente jours de calendrier après introduction de la contestation.

Art. 31/14. - A la valeur pivot est appliquée une fourchette de 20 % à la hausse et à la baisse. Les dépassements de cette fourchette ne sont pas pris en considération.

Art. 31/15. - Une partie, à laquelle un nombre de minutes de retard supérieur à sa valeur pivot définitive a été attribué durant l'année considérée, doit payer un malus. Ce malus est calculé suivant la formule de l'annexe 1^{re}.

Art. 31/16. - Une partie, à laquelle un nombre de minutes de retard inférieur à sa valeur pivot définitive a été attribué durant l'année considérée, a droit à un bonus sans préjudice des articles 31/17 et 31/20. Ce bonus est calculé suivant la formule de l'annexe 2.

Art. 31/17. - Chaque partie verse, au plus tard le 30 juin, le montant du malus qui lui a été attribué pour l'année civile écoulée sur un compte bancaire ouvert par le gestionnaire de l'infrastructure pour ce système d'amélioration des performances.

Le gestionnaire de l'infrastructure informe le Service public fédéral de Mobilité et Transports des mouvements de ce compte.

Les intérêts de ce compte sont affectés aux paiements des boni.

Sans préjudice de l'article 31/20, le bonus calculé pour l'année civile écoulée est versé au plus tard le 31 juillet à partir des mali déjà perçus et, ensuite, des mali à encaisser dès que ceux-ci sont recouverts.

Voor een spoorwegonderneming die in het afgelopen kalenderjaar niet heeft gereden, wordt een aantal treinkilometer geraamd op basis van de aangevraagde treinpaden voor dat betreffende jaar, zoals opgenomen in het gebruikscontract gesloten tussen de infrastructuurbeheerder en de spoorwegonderneming.

Art. 31/13. - In het begin van elk jaar wordt aan elke partij een voorlopige spilwaarde toegekend, in afwachting van het jaarlijks verslag bedoeld in artikel 31/8. Zij is uitgedrukt in aantal minuten en is gelijk aan :

1° voor de infrastructuurbeheerder, het totaal aantal door hem in de afgelopen vijf jaren veroorzaakte minuten vertraging, gedeeld door het totaal aantal treinkilometer dat alle spoorwegondernemingen samen in diezelfde vijf jaren op het netwerk van de infrastructuurbeheerder gereden hebben, vermenigvuldigd met het totaal aantal door alle spoorwegondernemingen bij de infrastructuurbeheerder aangevraagde treinkilometer voor het beschouwde jaar;

2° voor een spoorwegonderneming, het gemiddelde globale aantal minuten vertraging per treinkilometer, verkregen door het totaal aantal minuten vertraging toegewezen aan alle spoorwegondernemingen zoals voorzien in artikel 31/4 te delen door het totaal aantal treinkilometer dat alle spoorwegondernemingen samen in de afgelopen vijf jaren op het netwerk van de infrastructuurbeheerder gereden hebben, vermenigvuldigd met het door de desbetreffende spoorwegonderneming voor het beschouwde jaar aangevraagde aantal treinkilometer;

Na afloop van het beschouwde jaar, worden de voorlopige spilwaarden herberekend tot definitieve spilwaarden :

1° voor de infrastructuurbeheerder, door de voorlopige spilwaarde te delen door het totaal aantal treinkilometer dat alle spoorwegondernemingen samen aangevraagd hebben voor het beschouwde jaar, vermenigvuldigd met het totaal aantal treinkilometer dat alle spoorwegondernemingen samen in het beschouwde jaar op het netwerk van de infrastructuurbeheerder gereden hebben;

2° voor de spoorwegondernemingen, door hun voorlopige spilwaarde te delen door het door de spoorwegonderneming aangevraagde aantal treinkilometer voor het beschouwde jaar, vermenigvuldigd met de door deze onderneming in het beschouwde jaar werkelijk op het netwerk van de infrastructuurbeheerder gereden aantal treinkilometer.

Voor het eerste jaar van toepassing van dit besluit, kunnen de partijen de hen toegewezen voorlopige spilwaarde betwisten bij het toezichthoudende orgaan, binnen een termijn van tien kalenderdagen na mededeling door de infrastructuurbeheerder. Het toezichthoudende orgaan spreekt zich uit over de betwiste voorlopige spilwaarde binnen een termijn van dertig kalenderdagen na indiening van de betwisting.

Art. 31/14. - Op de spilwaarde van elke partij wordt een vork van 20 % naar boven en naar beneden toegepast. Overschrijdingen van deze vork worden verder niet in aanmerking genomen.

Art. 31/15. - Een partij waaraan in het beschouwde jaar meer minuten vertraging dan haar definitieve spilwaarde werd toegewezen, moet een malus betalen. Deze malus wordt berekend volgens de formule van bijlage 1.

Art. 31/16. - Een partij waaraan in het beschouwde jaar minder minuten vertraging dan haar definitieve spilwaarde werd toegewezen, heeft recht op een bonus onverminderd artikelen 31/17 en 31/20. Deze bonus wordt berekend volgens de formule van bijlage 2.

Art. 31/17. - Elke partij stort uiterlijk op 30 juni het bedrag van de aan haar voor het afgelopen kalenderjaar toegekende malus, op een voor deze prestatieregeling door de infrastructuurbeheerder geopende bankrekening.

De infrastructuurbeheerder informeert de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer van de verrichtingen op deze rekening.

De interesten van deze rekening worden toegewezen voor het betalen van de boni.

Onverminderd artikel 31/20 wordt de berekende bonus voor het afgelopen kalenderjaar betaald uiterlijk op 31 juli uit de mali die al ontvangen werden en vervolgens uit de mali die nog moeten worden ingevorderd, zodra deze geïnd zijn.

Art. 31/18. - En cas de défaut de paiement du malus par une ou plusieurs parties pour la date indiquée à l'article 31/17, le gestionnaire de l'infrastructure informe le Ministre.

Le Ministre entreprend toute action utile, le cas échéant judiciaire, en vue d'obtenir le paiement des mali dus par les parties.

Le malus à percevoir qui est versé après la date visée à l'article 31/17, est majoré de plein droit et sans mise en demeure des intérêts de retard calculés au taux légal à compter de cette date.

Art. 31/19. - Si, malgré les initiatives prises conformément à l'article 31/18, une ou plusieurs parties restent en défaut de paiement du malus, la ou les parties ayant droit à un bonus sont payées sur la base des montants disponibles au prorata de leur part dans le bonus.

Le montant du malus encore à récupérer est distribué, dès sa récupération, à la ou les parties ayant droit à un bonus au prorata de leur part dans le bonus.

Art. 31/20. - Si, au cours d'une année donnée, le montant disponible est insuffisant pour payer le bonus, chaque partie est payée au prorata de sa part dans le bonus global à percevoir. Le reliquat d'une année ne reste exigible que pendant les dix années suivantes, sous réserve des sommes restant à recouvrer en application de l'article 31/18.

Le bonus est payé en fonction de l'ancienneté de son exigibilité.

Art. 31/21. - Les boni non versés sont majorés annuellement au taux appliqué sur le compte du gestionnaire d'infrastructure visé à l'article 31/17.

Section 3. — Evaluation

Art. 31/22. - Le Service public fédéral Mobilité et Transports évalue le système d'amélioration des performances après les deux premières années civiles de son application. Le rapport d'évaluation est présenté au Conseil des Ministres au plus tard neuf mois après la deuxième année d'application.

Art. 8. Il est inséré dans le même arrêté un nouveau chapitre IV/2, comprenant les articles 31/23 et 31/24, rédigé comme suit :

« CHAPITRE IV/2. — *Calcul et modalités de paiement des essais réalisés sur l'infrastructure ferroviaire*

Art. 31/23. - En application de l'article 9 de la loi, le gestionnaire de l'infrastructure perçoit, auprès du demandeur de l'essai, une contribution forfaitaire pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire pour des essais de matériel roulant.

Le Ministre qui a le Transport ferroviaire dans ses attributions détermine le mode de calcul et les modalités de cette contribution forfaitaire ainsi que la méthode d'indexation de cette contribution.

Art. 31/24. - Le gestionnaire de l'infrastructure peut percevoir du demandeur d'un essai une avance sur la contribution forfaitaire.

Art. 9. Dans le même arrêté, sont insérées les annexes 1^{re} et 2 qui sont jointes en annexes 1 et 2 au présent arrêté.

Art. 10. L'article 7 et les annexes 1^{re} et 2 entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2013.

Art. 11. Le Ministre qui a le Transport ferroviaire dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 6 juillet 2011.

ALBERT

Par le Roi :

Le Premier Ministre,
Y. LETERME

Le Secrétaire d'Etat à la Mobilité,
E. SCHOUPE

Art. 31/18. - In geval van niet-betaling van de malus door één of meerdere partijen tegen de datum vermeld in artikel 31/17, brengt de infrastructuurbeheerder de Minister hiervan op de hoogte.

De Minister onderneemt elke nuttige actie, zo nodig gerechtelijk, om de verschuldigde betaling van de partijen te bekomen.

De te ontvangen malus die gestort wordt na de datum vermeld in artikel 31/17, wordt, te rekenen vanaf deze datum, verhoogd van rechtswege en zonder ingebrekestelling met de verwijlntresten berekend aan de wettelijke rentevoet.

Art. 31/19. - Wanneer, ondanks de initiatieven genomen overeenkomstig artikel 31/18, één of meerdere partijen in gebreke blijven de malus te betalen, worden de partij of partijen die recht hebben op een bonus betaald op basis van de beschikbare bedragen, in verhouding tot hun aandeel in de bonus.

Het bedrag van de nog te ontvangen malus wordt, vanaf zijn ontvangst, uitgedeeld aan de partij of partijen die recht hebben op een bonus, in verhouding tot hun aandeel in de bonus.

Art. 31/20. - Indien in een bepaald jaar onvoldoende bedragen beschikbaar zijn om de bonus uit te betalen, wordt elke partij uitbetaald in verhouding tot haar aandeel in de globaal te ontvangen bonus. Het restant van een jaar blijft slechts opeisbaar gedurende de tien daarop volgende jaren, onder voorbehoud van de te recupereren bedragen in toepassing van artikel 31/18.

De bonus wordt betaald naar gelang de anciënniteit van zijn opeisbaarheid.

Art. 31/21. - De niet gestorte boni worden jaarlijks vermeerderd met de rente van toepassing op de rekening van de infrastructuurbeheerder bedoeld in artikel 31/17.

Afdeling 3. — Evaluatie

Art. 31/22. - De Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer evalueert de prestatieregeling nadat zij gedurende twee kalenderjaren is toegepast. Het evaluatierapport wordt voorgelegd aan de Minister-raad ten laatste negen maanden na het tweede jaar van toepassing.

Art. 8. In hetzelfde besluit wordt een nieuw hoofdstuk IV/2 ingevoegd dat de artikelen 31/23 en 31/24 bevat, luidende :

« HOOFDSTUK IV/2. — *Berekening en nadere bepaling van de betaling voor op de spoorweginfrastructuur uitgevoerde tests*

Art. 31/23. - Met toepassing van artikel 9 van de wet int de infrastructuurbeheerder bij de aanvrager van een test een forfaitaire bijdrage voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur voor tests met rollend materieel.

De Minister bevoegd voor het Spoorvervoer stelt de berekeningswijze vast en de nadere bepalingen voor van deze forfaitaire bijdrage, alsook de methode van indexeren van deze bijdrage.

Art. 31/24. - De infrastructuurbeheerder kan van de aanvrager van een test een voorschot op de forfaitaire bijdrage innen.

Art. 9. In hetzelfde besluit worden bijlagen 1 en 2 ingevoegd die als bijlagen 1 en 2 zijn gevoegd bij dit besluit.

Art. 10. Artikel 7 en de bijlagen 1 en 2 treden in werking op 1 januari 2013.

Art. 11. De Minister bevoegd voor het Spoorvervoer is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 6 juli 2011.

ALBERT

Van Koningswege :

De Eerste Minister,
Y. LETERME

De Staatssecretaris voor Mobiliteit,
E. SCHOUPE

Annexe 1^{re} à l'arrêté royal du 6 juillet 2011 modifiant l'arrêté royal du 9 décembre 2004 relatif à la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire et à la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire

Annexe 1^{re} à l'arrêté royal du 9 décembre 2004 relatif à la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire et à la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire

Formule de calcul du malus visé à l'article 31/15

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

dans laquelle :

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

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

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

Vu pour être annexé à notre arrêté du 6 juillet 2011 modifiant l'arrêté royal du 9 décembre 2004 relatif à la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire et à la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire.

ALBERT

Par le Roi :

Le Premier Ministre,

Y. LETERME

Le Secrétaire d'Etat à la Mobilité,

E. SCHOUPE

Annexe 2 à l'arrêté royal du 6 juillet 2011 modifiant l'arrêté royal du 9 décembre 2004 relatif à la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire et à la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire

Annexe 2 à l'arrêté royal du 9 décembre 2004 relatif à la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire et à la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire

Formule de calcul du bonus visé à l'article 31/16

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

dans laquelle :

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

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

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

Vu pour être annexé à notre arrêté du 6 juillet 2011 modifiant l'arrêté royal du 9 décembre 2004 relatif à la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire et à la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire.

ALBERT

Par le Roi :

Le Premier Ministre,

Y. LETERME

Le Secrétaire d'Etat à la Mobilité,

E. SCHOUPE

Bijlage 1 bij het koninklijk besluit van 6 juli 2011 tot wijziging van het koninklijk besluit van 9 december 2004 betreffende de verdeling van de spoorweginfrastructuurcapaciteiten en de retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur

Bijlage 1 bij het koninklijk besluit van 9 december 2004 betreffende de verdeling van de spoorweginfrastructuurcapaciteiten en de retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur

Berekeningsformule van de malus zoals bedoeld in artikel 31/15

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

waarbij :

M(p) : het maximumbedrag dat de betreffende partij aan malus kan worden opgelegd voor het afgelopen jaar;

Mv(p) : het aantal minuten vertraging dat de betrokken partij werd toegewezen voor het afgelopen jaar;

D(p) : de spilwaarde toegewezen aan de betrokken partij voor het afgelopen jaar.

Gezien om gevoegd te worden bij ons besluit van 6 juli 2011 tot wijziging van het koninklijk besluit van 9 december 2004 betreffende de verdeling van de spoorweginfrastructuurcapaciteiten en de retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur.

ALBERT

Van Koningswege :

De Eerste Minister,

Y. LETERME

De Staatssecretaris voor Mobiliteit,

E. SCHOUPE

Bijlage 2 bij het koninklijk besluit van 6 juli 2011 tot wijziging van het koninklijk besluit van 9 december 2004 betreffende de verdeling van de spoorweginfrastructuurcapaciteiten en de retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur

Bijlage 2 bij het koninklijk besluit van 9 december 2004 betreffende de verdeling van de spoorweginfrastructuurcapaciteiten en de retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur

Berekeningsformule van de bonus zoals bedoeld in artikel 31/16

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

waarbij :

M(p) : het maximumbedrag dat de betreffende partij aan bonus kan worden toegekend voor het afgelopen jaar;

Mv(p) : het aantal minuten vertraging dat de betrokken partij werd toegewezen voor het afgelopen jaar;

D(p) : de spilwaarde toegewezen aan de betrokken partij voor het afgelopen jaar.

Gezien om gevoegd te worden bij ons besluit van 6 juli 2011 tot wijziging van het koninklijk besluit van 9 december 2004 betreffende de verdeling van de spoorweginfrastructuurcapaciteiten en de retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur.

ALBERT

Van Koningswege :

De Eerste Minister,

Y. LETERME

De Staatssecretaris voor Mobiliteit,

E. SCHOUPE