

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

SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

[C – 2015/14185]

15 JUNI 2015. — *Loi modifiant la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire*

PHILIPPE, Roi des Belges,
A tous, présents et à venir, Salut.
Sur la proposition de la Ministre de la Mobilité,

Nous avons arrêté et arrêtons :

La Chambre des représentants a adopté et Nous sanctionnons ce qui suit :

CHAPITRE 1^{er}. — *Dispositions générales*

Article 1^{er}. La présente loi règle une matière visée à l'article 74 de la Constitution.

Art. 2. La présente loi transpose partiellement la Directive 2012/34/UE du Parlement Européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen ainsi que la Directive 2014/38/UE de la Commission du 10 mars 2014 modifiant l'annexe III de la Directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les nuisances sonores.

CHAPITRE 2. — *Modifications du Code ferroviaire*

Art. 3. A l'article 1^{er} du Code ferroviaire, les alinéas 2 et 3 sont remplacés par ce qui suit :

« Le présent Code ferroviaire transpose partiellement :

1° la Directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et modifiant la Directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires, ainsi que la Directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité;

2° la Directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relative à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la Communauté;

3° la Directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté;

4° la Directive 2012/34/UE du Parlement Européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen. ».

Art. 4. L'article 2 du même Code est remplacé par ce qui suit :

« Art. 2. § 1^{er}. Les articles 4 à 4/3, 5, 9, 19/1 à 19/3, 47, § 1^{er}, et 62, § 3, 5°, ne s'appliquent pas aux entreprises ferroviaires qui n'exploitent que des services urbains, suburbains ou régionaux sur des réseaux locaux ou régionaux autonomes destinés à des services de transport empruntant une infrastructure ferroviaire ou sur des réseaux destinés uniquement à l'exploitation de services ferroviaires urbains ou suburbains.

Nonobstant l'alinéa 1^{er}, lorsqu'une telle entreprise ferroviaire est sous le contrôle direct ou indirect d'une entreprise ou d'une autre entité qui assure ou intègre des services de transport ferroviaire autres que des services urbains, suburbains ou régionaux, les articles 4/1 et 4/3 sont applicables. L'article 4 s'applique également à une telle entreprise ferroviaire en ce qui concerne sa relation avec l'entreprise ou l'entité qui la contrôle directement ou indirectement.

Les articles 7, 1°, et 11 à 19 ne s'appliquent pas aux :

a) entreprises qui exploitent uniquement des services ferroviaires de transport de voyageurs sur des infrastructures ferroviaires locales autonomes;

b) entreprises qui exploitent uniquement des services ferroviaires urbains ou suburbains de transport de voyageurs;

c) entreprises qui exploitent uniquement des services de fret sur une infrastructure ferroviaire privée qui n'existe que pour les activités de fret du propriétaire de l'infrastructure.

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

[C – 2015/14185]

15 JUNI 2015. — *Wet tot wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex*

FILIP, Koning der Belgen,
Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.
Op de voordracht van de Minister van Mobiliteit,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

De Kamer van volksvertegenwoordigers heeft aangenomen en Wij bekrachtigen hetgeen volgt :

HOOFDSTUK 1. — *Algemene bepalingen*

Artikel 1. Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 74 van de Grondwet.

Art. 2. Deze wet voorziet in de gedeeltelijke omzetting van de Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte en ook in de omzetting van de Richtlijn 2014/38/EU van de Commissie van 10 maart 2014 tot wijziging van bijlage III bij Richtlijn 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad wat betreft de strijd tegen geluidshinder.

HOOFDSTUK 2. — *Wijzigingen van de Spoorcodex*

Art. 3. In artikel 1 van de Spoorcodex worden het tweede en derde lid vervangen als volgt :

“Deze Spoorcodex voorziet in de gedeeltelijke omzetting van :

1° Richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen en tot wijziging van Richtlijn 95/18/EG van de Raad betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen, en van Richtlijn 2001/14/EG van de Raad inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheids-certificering;

2° Richtlijn 2007/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 inzake de certificering van machinisten die locomotieven en treinen op het spoorwegsysteem van de Gemeenschap besturen;

3° Richtlijn 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 2008 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Gemeenschap;

4° Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte.”.

Art. 4. Artikel 2 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt :

“Art. 2. § 1. De artikelen 4 tot 4/3, 5, 9, 19/1 tot 19/3, 47, § 1, en 62, § 3, 5° zijn niet van toepassing op spoorwegondernemingen die enkel stads-, voorstads- of regionale spoorvervoersdiensten exploiteren op lokale en regionale op zichzelf staande netten voor vervoersdiensten op spoorweginfrastructuur of op netten die slechts voor de exploitatie van spoorvervoersdiensten in de stad of de voorstad zijn bestemd.

Onverminderd de eerste alinea, zijn artikelen 4/1 en 4/3 van toepassing indien een dergelijke spoorwegonderneming onder de directe of indirecte zeggenschap staat van een onderneming of een andere entiteit die andere spoorvervoersdiensten dan stads-, voorstads- en regionale diensten verricht of integreert. Artikel 4 is ook van toepassing op een dergelijke spoorwegonderneming met betrekking tot de relatie tussen de spoorwegonderneming en de onderneming of entiteit die daarover directe of indirecte zeggenschap heeft.

De artikelen 7, 1° en 11° tot 19° zijn niet van toepassing op :

a) ondernemingen die uitsluitend spoorvervoersdiensten voor reizigers op een lokale op zichzelf staande spoorweginfrastructuur exploiteren;

b) ondernemingen die uitsluitend spoorvervoersdiensten voor passagiers in de stad of de voorstad exploiteren;

c) ondernemingen die uitsluitend goederenvervoersdiensten exploiteren op spoorweginfrastructuur in particulier bezit die uitsluitend door de eigenaar voor diens goederenvervoer gebruikt wordt.

Les articles 4/2, 9, 19/3 et 20 à 67, ne s'appliquent pas aux :

- a) réseaux locaux autonomes destinés à des services de transport de voyageurs empruntant une infrastructure ferroviaire;
- b) réseaux destinés uniquement à l'exploitation de services urbains et suburbains de transport ferroviaire de voyageurs;
- c) infrastructures ferroviaires privées réservées au seul usage de leur propriétaire pour ses propres activités de fret.

L'article 19/2 ne s'applique pas aux :

- a) réseaux locaux autonomes destinés à des services de transport de voyageurs empruntant une infrastructure ferroviaire;
- b) réseaux destinés uniquement à l'exploitation de services urbains et suburbains de transport ferroviaire de voyageurs;
- c) infrastructures ferroviaires privées réservées au seul usage de leur propriétaire pour ses propres activités de fret.

La liste des infrastructures visée à l'alinéa 5 est notifiée à la Commission européenne au titre d'infrastructures qui ne revêtent pas une importance stratégique pour le fonctionnement du marché ferroviaire.

§ 2. Sous réserve du § 1^{er}, le présent Code ne s'applique pas :

1° aux infrastructures ferroviaires privées et aux véhicules utilisés sur ces seules infrastructures et destinés à être utilisés exclusivement par leurs propriétaires pour leurs propres opérations de transport de marchandises;

2° aux réseaux ferroviaires qui sont séparés sur le plan fonctionnel du reste du système ferroviaire et qui sont destinés uniquement à l'exploitation de services locaux, urbains ou suburbains de transport de passagers et de marchandises;

3° aux chemins de fer à caractère patrimonial, muséologique et touristique qui disposent de leurs propres réseaux ferroviaires, y compris les ateliers, les véhicules et le personnel opérant uniquement sur lesdits réseaux et lignes;

4° à l'exception des articles 74, 12° et 82, aux métros, aux tramways et à d'autres systèmes ferroviaires urbains et régionaux faisant usage de light rail ou de tout autre mode lié au rail, pour autant que ces derniers ne circulent pas sur le réseau ferroviaire belge.

§ 3. Le titre 5 ne s'applique pas aux conducteurs de train qui opèrent exclusivement sur des sections de voies qui sont temporairement fermées à la circulation normale pour cause d'entretien, de renouvellement ou de réaménagement du système ferroviaire.

Art. 5. A l'article 3 du même Code, modifié par l'arrêté royal du 21 décembre 2013, les modifications suivantes sont apportées :

1° le 3° est remplacé par ce qui suit :

« 3° "Accord-cadre" : un accord général juridiquement contraignant de droit public ou privé, définissant les droits et obligations d'un candidat et du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et relatif 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; »;

2° un 3/1° est inséré, rédigé comme suit :

« 3/1° "Accord transfrontalier" : tout accord entre deux ou plusieurs États membres ou entre des États membres et des pays tiers destiné à faciliter la fourniture de services ferroviaires transfrontaliers; »;

3° un 6/1° est inséré, rédigé comme suit :

« 6/1° "Alternative viable", l'accès à une autre installation de service économiquement acceptable pour l'entreprise ferroviaire et lui permettant d'exploiter le service de fret ou de transport de voyageurs concerné; »;

4° un 9/1° est inséré, rédigé comme suit :

« 9/1° "Autorité responsable des licences", l'entité chargée de délivrer les licences aux entreprises ferroviaires dans un État membre; »;

5° un 10/1° est inséré, rédigé comme suit :

« 10/1° "Bénéfice raisonnable" : un taux de rémunération du capital propre qui prend en compte le risque, y compris celui pesant sur les recettes, ou l'absence de risque, encouru par l'exploitant de l'installation de service et qui est conforme au taux moyen constaté dans le secteur concerné au cours des dernières années; »;

De artikelen 4/2, 9, 19/3 en 20 tot 67 zijn niet van toepassing op :

- a) lokale, op zichzelf staande netten voor vervoersdiensten voor reizigers op spoorweginfrastructuur;
- b) spoornetten die alleen bestemd zijn voor de exploitatie van spoorvervoersdiensten voor reizigers in de stad of de voorstad;
- c) spoorweginfrastructuren in particulier bezit die uitsluitend door de eigenaar voor diens goederenvervoer gebruikt worden.

Artikel 19/2 is niet van toepassing op :

- a) lokale, op zichzelf staande netten voor vervoersdiensten voor reizigers op spoorweginfrastructuur;
- b) spoornetten die alleen bestemd zijn voor de exploitatie van spoorvervoersdiensten voor reizigers in de stad of de voorstad;
- c) spoorweginfrastructuur in particulier bezit die uitsluitend door de eigenaar voor diens goederenvervoer gebruikt wordt.

De lijst van infrastructuren bedoeld in het vijfde lid wordt bekend gemaakt aan de Europese Commissie als zijnde infrastructuren die geen strategisch belang hebben voor de werking van de spoorwegmarkt.

§ 2. Onder voorbehoud van § 1, is deze Codex niet van toepassing op :

1° spoorweginfrastructuren in particuliere eigendom en enkel op deze infrastructuren gebruikte voertuigen die uitsluitend door hun eigenaar voor eigen goederenvervoer worden gebruikt;

2° spoorwegnetten die functioneel gescheiden zijn van de rest van het spoorwegsysteem en uitsluitend bestemd zijn voor de exploitatie van lokale, stedelijke of voorstedelijke diensten voor reizigers- en goederenvervoer;

3° spoorwegen met een patrimoniaal, museum- en toeristisch karakter die over hun eigen spoorwegnetten beschikken, met inbegrip van de werkplaatsen, de voertuigen en het personeel waarvan de activiteiten beperkt zijn tot deze netten en lijnen;

4° met uitzondering van de artikelen 74, 12° en 82, op metro- en tramsystemen en andere systemen voor stadsvervoer en regionaal spoorwegvervoer door middel van light rail of andere spoorgebonden modi, voor zover die systemen geen gebruik maken van het Belgische spoorwegnet.

§ 3. Titel 5 is niet van toepassing op treinbestuurders die uitsluitend tewerkgesteld zijn op baanvakken die tijdelijk gesloten zijn voor het normale verkeer, ten behoeve van het onderhoud, de vernieuwing of de herinrichting van het spoorwegsysteem.

Art. 5. In artikel 3 van dezelfde Codex, gewijzigd door het koninklijk besluit van 21 december 2013, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° de bepaling onder 3° wordt vervangen als volgt :

« "3° "Kaderovereenkomst" : een publiek- dan wel privaatrechtelijke bindende algemene overeenkomst die de rechten en plichten vastlegt van een kandidaat en van de spoorweginfrastructuurbeheerder met betrekking tot de toe te wijzen infrastructuurcapaciteit en de te heffen rechten voor een periode die langer is dan de geldigheidsduur van één dienstregelingstijdvak; »;

2° een bepaling onder 3/1° wordt ingevoegd, luidende :

"3/1° "Grensoverschrijdende overeenkomst" : iedere overeenkomst tussen twee of meer lidstaten of tussen lidstaten en derde landen die ertoe strekt het verrichten van grensoverschrijdende spoorwegdiensten te vergemakkelijken; »;

3° een bepaling onder 6/1° wordt ingevoegd, luidende :

"6/1° "Levensvatbaar alternatief" : toegang tot een andere dienstvoorziening die economisch gezien aanvaardbaar is voor de spoorwegonderneming en deze laatste in staat stelt om de betrokken goederen- of reizigersvervoersdienst te exploiteren; »;

4° een bepaling onder 9/1° wordt ingevoegd, luidende :

"9/1° "Vergunningverlenende autoriteit" : de instantie die in een lidstaat verantwoordelijk is voor het verlenen van vergunningen aan spoorwegondernemingen; »;

5° een bepaling onder 10/1° wordt ingevoegd, luidende :

"10/1° "Redelijke winst" : een rendementsvergoeding op basis van eigen vermogen, waarbij rekening wordt gehouden met het risico, waaronder het risico aan inkomstenzijde of het ontbreken daarvan, waaraan de exploitant van de dienstvoorziening is blootgesteld, en die in de lijn ligt van de gemiddelde opbrengst voor de betrokken sector in de afgelopen jaren; »;

6° le 11° est remplacé par ce qui suit :

« 11° “Candidat” : toute entreprise ferroviaire, tout regroupement international d’entreprises ferroviaires ou d’autres personnes physiques ou morales ou entités, comme par exemple les autorités compétentes visées dans le Règlement (CE) n° 1370/2007 et les chargeurs, les transitaires et les opérateurs de transports combinés ayant des raisons commerciales ou de service public d’acquérir des capacités de l’infrastructure; »;

7° au point 12°, le mot “segment” est remplacé par le mot “élément”;

8° le 20° est remplacé par ce qui suit :

« 20° “Coordination” : la procédure mise en œuvre par le gestionnaire de l’infrastructure ferroviaire et les candidats afin de rechercher une solution en cas de demandes concurrentes pour la réservation de capacités de l’infrastructure ferroviaire; »;

9° un 28/1° est inséré, rédigé comme suit :

« 28/1° “Exploitant d’installation de service” : toute entité publique ou privée chargée de gérer une ou plusieurs installations de service ou de fournir à des entreprises ferroviaires un ou plusieurs des services visés à l’annexe 1^{re}, points 2, 3 et 4; »;

10° le 29° est remplacé par ce qui suit :

« 29° “Gestionnaire de l’infrastructure” : tout organisme ou toute entreprise chargés en particulier de l’établissement, de la gestion et de l’entretien de l’infrastructure ferroviaire, y compris la gestion du trafic, et du système de signalisation et de contrôle-commande. Les fonctions de gestionnaire de l’infrastructure sur tout ou partie d’un réseau peuvent être attribuées à plusieurs organismes ou entreprises; »;

11° le 32° est remplacé par ce qui suit :

« 32° “Infrastructure ferroviaire” : l’ensemble des éléments visés à l’annexe 23; »;

12° un 33/1° est inséré, rédigé comme suit :

« 33/1° “Installation de service” : l’installation, y compris les terrains, bâtiments et équipements qui ont été spécialement aménagés, en totalité ou en partie, pour permettre la fourniture d’un ou plusieurs des services visés à l’annexe 1^{re}, points 2, 3 et 4; »;

13° un 34/1° est inséré, rédigé comme suit :

« 34/1° “Itinéraire de substitution” : un autre itinéraire entre la même origine et la même destination, l’entreprise ferroviaire pouvant substituer un itinéraire à l’autre pour exploiter le service de fret ou de transport de voyageurs concerné; »;

14° le 35° est remplacé par ce qui suit :

« 35° “Licence” : une autorisation accordée par l’autorité responsable des licences à une entreprise à laquelle la qualité de fournisseur de services de transport ferroviaire en tant qu’entreprise ferroviaire est reconnue. Cette qualité peut être limitée à l’exploitation de certains types de services; »;

15° dans le texte néerlandais, le 46° est remplacé par ce qui suit :

« 46° “Aangemelde instanties” : de instanties die belast zijn met de beoordeling van de overeenstemming of de geschiktheid voor het gebruik van de interoperabiliteitsonderdelen of met het onderzoek ten behoeve van de “EG”-keuringsprocedure van de subsystemen;”;

16° le 59° est remplacé par ce qui suit :

« 59° “Réseau” : l’ensemble de l’infrastructure ferroviaire gérée par un gestionnaire de l’infrastructure; »;

17° le 61° est remplacé par ce qui suit :

« 61° “Service de fret international” : un service de transport dans le cadre duquel le train franchit au moins une frontière d’un État membre; le train peut être assemblé et/ou divisé, et les différentes parties le constituant peuvent avoir des provenances et destinations différentes, à condition que tous les wagons franchissent au moins une frontière; »;

18° un 61/1° est inséré, rédigé comme suit :

« 61/1° “Service de maintenance lourde” : les travaux qui ne sont pas effectués de manière régulière et dans le cadre des activités quotidiennes, et qui impliquent que le véhicule soit retiré du service; »;

19° le 62° est remplacé par ce qui suit :

« 62° “Service international de transport de voyageurs” : un service de transport de voyageurs dans le cadre duquel le train franchit au moins une frontière d’un État membre et dont l’objet principal est le transport de voyageurs entre des gares situées dans des États membres différents; le train peut être divisé ou assemblé et divisé, et les

6° de bepaling onder 11° wordt vervangen als volgt :

« 11° “Kandidaat” : elke spoorwegonderneming of een internationaal samenwerkingsverband van spoorwegondernemingen of andere natuurlijke of rechtspersonen of entiteiten, zoals de bevoegde overheidsinstanties in de zin van Verordening (EG) nr. 1370/2007 en verladings, expediteurs en exploitanten van gecombineerd vervoer, die om redenen van openbare dienst of om commerciële redenen belang hebben bij de verwerving van infrastructuurcapaciteit;”;

7° in de bepaling onder 12°, in de Franse tekst, wordt het woord “segment” door het woord “élément” vervangen;

8° de bepaling onder 20° wordt vervangen als volgt :

“20° “Coördinatie” : de procedure die door de spoorweginfrastructuurbeheerder en de kandidaten wordt gevolgd om een oplossing te vinden in geval van concurrerende aanvragen om spoorweginfrastructuurcapaciteit te reserveren;”;

9° een bepaling onder 28/1° wordt ingevoegd, luidende :

“28/1° “Exploitant van een dienstvoorziening” : iedere publieke of privaatrechtelijke entiteit die verantwoordelijk is voor het beheer van een of meer dienstvoorzieningen of voor het verrichten van een of meer diensten voor spoorwegondernemingen als bedoeld in bijlage 1, punten 2, 3 en 4;”;

10° de bepaling onder 29° wordt vervangen als volgt :

“29° “Infrastructuurbeheerder” : elke instantie of onderneming die in het bijzonder belast is met de aanleg, het beheer en het onderhoud van de spoorweginfrastructuur, met inbegrip van het verkeersbeheer en de besturing en seingeving. De functies van de infrastructuurbeheerder op een net of deel van een net kunnen aan verschillende instanties of ondernemingen worden toegewezen;”;

11° de bepaling onder 32° wordt vervangen als volgt :

“32° “Spoorweginfrastructuur” : het geheel van de elementen bedoeld in bijlage 23;”;

12° een bepaling onder 33/1° wordt ingevoegd, luidende :

“33/1° “Dienstvoorziening” : de installatie, inclusief terrein, gebouw en uitrusting, die in haar geheel of gedeeltelijk speciaal is ingericht voor het verrichten van een of meer diensten als bedoeld in bijlage 1, punten 2, 3 en 4;”;

13° een bepaling onder 34/1° wordt ingevoegd, luidende :

« 34/1° “Alternatief traject” : een ander traject tussen hetzelfde vertrekpunt en aankomstpunt voor zover beide trajecten onderling inwisselbaar zijn voor het exploiteren van de betrokken goederen- of reizigersvervoersdienst door de spoorwegonderneming;”;

14° de bepaling onder 35° wordt vervangen als volgt :

« 35° “Vergunning” : een door een vergunningverlenende autoriteit aan een onderneming verleende vergunning waarbij wordt erkend dat zij in staat is als spoorwegonderneming spoorvervoersdiensten te verrichten. De vergunning kan worden beperkt tot het verrichten van bepaalde categorieën vervoersdiensten;”;

15° in de Nederlandse tekst wordt de bepaling onder 46° vervangen als volgt :

« 46° “Aangemelde instanties” : de instanties die belast zijn met de beoordeling van de overeenstemming of de geschiktheid voor het gebruik van de interoperabiliteitsonderdelen of met het onderzoek ten behoeve van de “EG”-keuringsprocedure van de subsystemen;”;

16° de bepaling onder 59° wordt vervangen als volgt :

« 59° “Net” : de gehele spoorweginfrastructuur die beheerd wordt door een infrastructuurbeheerder;”;

17° de bepaling onder 61° wordt vervangen als volgt :

« 61° “Internationaal goederenvervoer” : vervoersdiensten waarbij de trein ten minste één grens van een lidstaat overschrijdt; de trein kan worden samengesteld en/of gesplitst en de verschillende delen ervan kunnen een verschillende herkomst en bestemming hebben, zolang alle wagons ten minste één grens overschrijden;”;

18° een bepaling onder 61/1° wordt ingevoegd, luidende :

« 61/1° “Groot onderhoud” : werkzaamheden die niet als vast onderdeel van de gewone dagelijkse verrichtingen worden uitgevoerd en waarvoor het voertuig buiten dienst moet worden gesteld;”;

19° de bepaling onder 62° wordt vervangen als volgt :

« 62° “Internationale reizigersvervoerdienst” : een reizigersvervoerdienst in het kader waarvan de trein ten minste één grens van een lidstaat overschrijdt en die in hoofdzaak bedoeld is om reizigers tussen stations in verschillende lidstaten te vervoeren; de trein kan worden samengesteld en/of gesplitst en de samenstellende delen kunnen een

différentes parties le constituant peuvent avoir des provenances et des destinations différentes, à condition que toutes les voitures franchissent au moins une frontière; »;

20° un 63/1° est inséré, rédigé comme suit :

« 63/1° “Services régionaux” : les services de transport dont l’objet principal est de répondre aux besoins de transports d’une région, y compris d’une région transfrontalière; »;

21° un 63/2° est inséré, rédigé comme suit :

« 63/2° « Services urbains et suburbains » : les services de transport dont l’objet principal est de répondre aux besoins de transports d’un centre urbain ou d’une agglomération, y compris d’une agglomération transfrontalière, ainsi qu’aux besoins de transports entre ce centre ou cette agglomération et ses banlieues; »;

22° dans le texte français, le 64° est remplacé par ce qui suit :

« 64° “Sillon” : la capacité de l’infrastructure ferroviaire requise pour faire circuler un train d’un point à un autre au cours d’une période donnée; »;

23° un 71/1° est inséré, rédigé comme suit :

« 71/1° “Transit” : la traversée du territoire de l’Union sans chargement ni déchargement de marchandises et/ou sans prise en charge ni dépose de voyageurs sur ce territoire; »;

24° le 74° est remplacé par ce qui suit :

« 74° “Voies de garage” : les voies spécifiquement réservées au stationnement temporaire des véhicules ferroviaires entre deux missions; »;

25° le 75° est remplacé par ce qui suit :

« 75° “Décision 2009/561/CE” : la décision de la Commission du 22 juillet 2009 modifiant la Décision 2006/679/CE relative à la spécification technique d’interopérabilité concernant le sous-système contrôle-commande et signalisation du système ferroviaire trans-européen conventionnel; »;

26° l’article est complété par un 76°, rédigé comme suit :

« 76° “Décision 2008/386/CE” : la décision de la Commission du 23 avril 2008 modifiant l’annexe A de la Décision 2006/679/CE relative à la spécification technique d’interopérabilité concernant le sous-système contrôle-commande et signalisation du système ferroviaire trans-européen conventionnel; »;

27° l’article est complété par un 77°, rédigé comme suit :

« 77° “Décision 2006/860/CE” : décision de la Commission du 7 novembre 2006 concernant une spécification technique d’interopérabilité relative au sous-système contrôle-commande et signalisation du système ferroviaire trans-européen à grande vitesse et modifiant l’annexe A de la Décision 2006/679/CE concernant la spécification technique d’interopérabilité relative au sous-système contrôle-commande et signalisation du système ferroviaire trans-européen conventionnel. ».

Art. 6. L’intitulé du titre 2 du même Code est remplacé par ce qui suit :

« TITRE 2. – Principes d’organisation et de gestion ».

Art. 7. Dans le titre 2 du même Code, est inséré un chapitre 1^{er}, comportant l’article 4 intitulé :

« CHAPITRE 1^{er}. Séparation comptable ».

Art. 8. A l’article 4 du même Code, les modifications suivantes sont apportées :

1° dans le paragraphe 1^{er}, l’alinéa 3 est abrogé;

2° le paragraphe 2 est remplacé par ce qui suit :

« § 2. Les entreprises ferroviaires tiennent dans leur comptabilité interne des comptes séparés pour, d’une part, l’activité de transport ferroviaire de marchandises et, d’autre part, les activités relatives à la fourniture de services de transport ferroviaire de voyageurs. L’annexe de leur compte annuel contient un bilan, un compte de résultat et un flux de trésorerie séparés pour l’activité de transport ferroviaire de marchandises et pour l’activité de transport ferroviaire de voyageurs.

Les fonds publics versés pour des activités relatives à la fourniture de services de transport au titre des missions de service public figurent séparément, conformément à l’article 7 du Règlement 1370/2007, dans les comptes correspondants et ne sont pas transférés aux activités

verschillende herkomst en bestemming hebben, op voorwaarde dat alle rijtuigen ten minste één grens overschrijden;”;

20° een bepaling onder 63/1° wordt ingevoegd, luidende :

“63/1° “Regionale diensten” : vervoersdiensten die als hoofddoel hebben te beantwoorden aan de vervoerbehoefden van een regio, met inbegrip van een grensoverschrijdende regio;”;

21° een bepaling onder 63/2° wordt ingevoegd, luidende :

“63/2° “Stads- en voorstadsvervoersdiensten” : vervoersdiensten die als hoofddoel hebben te beantwoorden aan de behoeften van een stedelijk centrum of een agglomeratie, met inbegrip van een grensoverschrijdende agglomeratie, en aan de behoeften aan vervoer tussen dat centrum of die agglomeratie en de omliggende gebieden;”;

22° in de Frans tekst, wordt de bepaling onder 64° vervangen als volgt :

« 64° « Sillon » : la capacité de l’infrastructure ferroviaire requise pour faire circuler un train d’un point à un autre au cours d’une période donnée; »;

23° een bepaling onder 71/1° wordt ingevoegd, luidende :

« 71/1° “Transit” : de doortocht op het grondgebied van de Unie zonder goederen te laden of te lossen en/of zonder reizigers op het grondgebied van de Unie te laten in- of uitstappen;”;

24° de bepaling onder 74° wordt vervangen als volgt :

« 74° “remisestation” : station dat specifiek bestemd is voor het tijdelijk parkeren van spoorwegvoertuigen tussen twee ritten;”;

25° de bepaling onder 75° wordt vervangen als volgt :

« 75° « Beschikking 2009/561/EG” : beschikking van de Commissie van 22 juli 2009 tot wijziging van Beschikking 2006/679/EG met betrekking tot de toepassing van de technische specificatie inzake interoperabiliteit voor het subsysteem besturing en seingeving van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem;”;

26° het artikel wordt aangevuld met een bepaling onder 76°, luidende :

“76° “Beschikking 2008/386/EG” : beschikking van de Commissie van 23 april 2008 tot wijziging van bijlage A bij Beschikking 2006/679/EG betreffende de technische specificaties van het subsysteem besturing en seingeving van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem;”;

27° het artikel wordt aangevuld met een bepaling onder 77°, luidende :

“77° “Beschikking 2006/860/EG” : beschikking van de Commissie van 7 november 2006 betreffende de technische specificaties inzake interoperabiliteit van het subsysteem besturing en seingeving van het trans-Europees hogesnelheidsspoorwegsysteem en tot wijziging van bijlage A bij Beschikking 2006/679/EG betreffende de technische specificaties inzake interoperabiliteit van het subsysteem besturing en seingeving van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem.”.

Art. 6. Het opschrift van titel 2 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt :

“TITEL 2. – Principes van organisatie en beheer”.

Art. 7. In titel 2 van dezelfde Codex wordt een hoofdstuk 1 ingevoegd, omvattende artikel 4, luidende :

“HOOFDSTUK 1. — Gescheiden rekeningen”.

Art. 8. In artikel 4 van dezelfde Codex worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° in paragraaf 1 wordt het derde lid opgeheven;

2° paragraaf 2 wordt vervangen als volgt :

“§ 2. Spoorwegondernemingen houden in hun interne boekhouding afzonderlijke rekeningen aan met betrekking tot, enerzijds, de activiteit van goederenvervoer per spoor en, anderzijds, de activiteiten met betrekking tot de verlening van reizigersvervoerdiensten per spoor. De toelichting bij hun jaarrekening bevat een afzonderlijke balans, resultatenrekening en kasstroomoverzicht met betrekking tot de activiteit van goederenvervoer per spoor en met betrekking tot de reizigersvervoerdiensten per spoor.

Openbare financiële middelen voor activiteiten die betrekking hebben op het verrichten van vervoersdiensten in het kader van openbare dienst, moeten in overeenstemming met artikel 7 van de Kerordecing 1370/2007 afzonderlijk in de desbetreffende rekeningen worden

relatives à la fourniture d'autres services de transport ou à toute autre activité. ».

3° un paragraphe 3 est inséré, rédigé comme suit :

« § 3. Les comptes relatifs aux différents domaines d'activité visés aux §§ 1^{er} et 2 sont tenus de façon à permettre le suivi de l'interdiction de transférer des fonds publics d'un domaine d'activité à un autre et le contrôle de l'emploi des recettes tirées des redevances d'utilisation de l'infrastructure et des excédents dégagés d'autres activités commerciales. ».

Art. 9. Dans le titre 2 du même Code, un chapitre 2 est inséré, intitulé :

« CHAPITRE 2. Indépendance du gestionnaire de l'infrastructure ».

Art. 10. Dans le chapitre 2, inséré par l'article 9, il est inséré un article 4/1 rédigé comme suit :

« Art. 4/1. Tout en respectant le présent Code et ses arrêtés d'exécution, le gestionnaire de l'infrastructure est responsable de son organisation, de sa gestion et de son contrôle interne. ».

Art. 11. Dans le même chapitre 2, il est inséré un article 4/2 rédigé comme suit :

« Art. 4/2. § 1^{er}. Les fonctions essentielles en vue de garantir un accès équitable et non discriminatoire à l'infrastructure sont exercées par des entités ou entreprises qui ne sont pas elles-mêmes fournisseurs de services de transport ferroviaire.

Les fonctions essentielles sont :

1° l'adoption des décisions concernant la répartition des sillons, y compris la définition et l'évaluation de la disponibilité, ainsi que l'attribution de sillons individuels, et

2° l'adoption des décisions concernant la tarification pour l'utilisation de l'infrastructure, y compris la détermination et le recouvrement des redevances.

§ 2. Si le gestionnaire de l'infrastructure n'est pas indépendant des entreprises ferroviaires sur le plan juridique, organisationnel ou décisionnel, les fonctions visées au titre 3, chapitres 4 et 5, sont assumées respectivement par un organisme de tarification et par un organisme de répartition qui sont indépendants des entreprises ferroviaires sur le plan juridique, organisationnel et décisionnel.

§ 3. Lorsqu'elles portent sur des fonctions essentielles du gestionnaire de l'infrastructure, les dispositions du titre 3, chapitres 4 et 5, s'entendent comme s'appliquant à l'organisme de tarification ou à l'organisme de répartition pour leurs compétences respectives. ».

Art. 12. Dans le titre 2 de la même loi, il est inséré un chapitre 3, intitulé :

« CHAPITRE 3. — Gestion des entreprises ferroviaires selon des principes commerciaux ».

Art. 13. Dans le chapitre 3, inséré par l'article 12, il est inséré un article 4/3 rédigé comme suit :

« Art. 4/3. Les entreprises ferroviaires sont gérées selon les principes qui s'appliquent aux sociétés commerciales, quel que soit leur propriétaire. Cette règle s'applique également à leurs obligations de service public et aux contrats de service public qu'elles concluent avec les autorités compétentes de l'État.

Dans le respect du présent Code et de ses arrêtés d'exécution, les entreprises ferroviaires sont en particulier libres :

a) de définir leur organisation interne, sans préjudice des dispositions des articles 4/2, 26, 27 et 46;

b) de contrôler la fourniture et la commercialisation des services et d'en fixer la tarification;

c) de prendre les décisions concernant le personnel, les actifs et les achats propres;

d) de développer leur part de marché, de créer de nouvelles technologies et de nouveaux services et d'adopter toute technique innovatrice de gestion;

e) de lancer de nouvelles activités dans des domaines associés à l'activité ferroviaire.

opgevoerd en mogen niet worden overgedragen naar activiteiten met betrekking tot andere vervoersdiensten of enige andere bedrijfsactiviteit.".

3° een paragraaf 3 wordt ingevoegd, luidende :

“§ 3. De wijze waarop de boekhoudingen van de verschillende activiteiten, bedoeld in de §§ 1 en 2, worden gevoerd, moet het mogelijk maken om toe te zien op het verbod op de overdracht van openbare financiële middelen van het ene activiteitengebied naar het andere en op de aanwending van inkomsten uit de retributies voor het gebruik van de infrastructuur en overschotten uit andere commerciële activiteiten.”.

Art. 9. In titel 2 van dezelfde Codex wordt een hoofdstuk 2 ingevoegd, luidende :

“HOOFDSTUK 2. — Onafhankelijkheid van de infrastructuurbeheerder”.

Art. 10. In hoofdstuk 2, ingevoegd bij artikel 9, wordt een artikel 4/1 ingevoegd, luidende :

“Art 4/1. De infrastructuurbeheerder is verantwoordelijk voor zijn eigen beheer, bestuur en interne controle en neemt hierbij deze Codex en zijn uitvoeringsbesluiten in acht.”.

Art. 11. In hetzelfde hoofdstuk 2 wordt een artikel 4/2 ingevoegd, luidende :

“Art. 4/2. § 1. De essentiële taken, met het oog op het garanderen van een eerlijke en niet-discriminerende toegang tot de infrastructuur, worden toevertrouwd aan instanties of ondernemingen die zelf geen spoorvervoersdiensten verlenen.

De essentiële functies zijn :

1° de besluitvorming inzake treinpadtoewijzing, waaronder zowel de omschrijving als de beoordeling van de beschikbaarheid en de capaciteitstoewijzing voor afzonderlijke treinpaden, en

2° de besluitvorming inzake de heffing voor het gebruik van de infrastructuur, met inbegrip van de vaststelling en het innen van de rechten.

§ 2. Indien de infrastructuurbeheerder in juridisch of organisatorisch opzicht of wat de besluitvorming betreft, niet onafhankelijk is van spoorwegondernemingen, worden de in titel 3, hoofdstukken 4 en 5 bedoelde taken verricht door respectievelijk een heffingsinstantie en een toewijzingsinstantie die in juridisch en organisatorisch opzicht en wat de besluitvorming betreft van iedere spoorwegonderneming onafhankelijk is.

§ 3. Wanneer zij betrekking hebben op essentiële functies van de infrastructuurbeheerder, worden de bepalingen van titel 3, hoofdstukken 4 en 5 geacht van toepassing te zijn op de heffingsinstantie of de toewijzingsinstantie voor wat hun respectievelijke bevoegdheden betreft.”.

Art. 12. In titel 2 van dezelfde wet wordt een hoofdstuk 3 ingevoegd, luidende :

“HOOFDSTUK 3. — Beheer van spoorwegondernemingen volgens commerciële beginselen”.

Art. 13. In hoofdstuk 3, ingevoegd bij artikel 12, wordt een artikel 4/3 ingevoegd, luidende :

“Art. 4/3. De spoorwegondernemingen worden beheerd volgens de principes die van toepassing zijn op commerciële ondernemingen, welke ook hun eigenaar is. Deze regel is ook van toepassing op hun openbare dienstverplichtingen en op de openbare dienstcontracten die zij afsluiten met de bevoegde overheidsinstanties.

Mits naleving van deze Codex en zijn uitvoeringsbesluiten, zijn de spoorwegondernemingen in het bijzonder vrij om :

a) hun interne organisatie vast te stellen, onverminderd de artikelen 4/2, 26, 27 en 46;

b) toezicht te houden op de levering en de marketing van de diensten, en de tarieven ervan vast te stellen;

c) besluiten betreffende het personeel, de activa en de eigen aankopen te nemen;

d) hun marktaandeel uit te breiden, nieuwe technologieën en nieuwe diensten te ontwikkelen en nieuwe managementtechnieken in te voeren;

e) nieuwe activiteiten te ontplooiën op aan de spoorwegsector aanverwante terreinen.

Les actionnaires d'entreprises ferroviaires détenues ou contrôlées par l'État peuvent exiger leur approbation préalable pour les principales décisions relatives à la gestion de l'entreprise, à l'instar des actionnaires de sociétés anonymes privées, en application du droit des sociétés. Les dispositions du présent article s'appliquent sans préjudice des compétences des organes de surveillance prévus par le droit des sociétés en ce qui concerne la nomination des membres du conseil d'administration. ».

Art. 14. L'article 5 du même Code est remplacé par ce qui suit :

« Art. 5. Ont un droit d'accès à l'infrastructure ferroviaire, à des conditions équitables, non discriminatoires et transparentes :

1° la Société nationale des Chemins de fer belges pour l'exploitation de l'ensemble de ses activités de transports. Ce droit concerne également l'accès à l'infrastructure reliant les ports de navigation maritime et intérieure et les autres installations de service visées à l'annexe 1^{re}, point 2, et à l'infrastructure desservant ou pouvant desservir plus d'un client final;

2° toute entreprise ferroviaire établie dans un État membre de l'Union européenne, pour l'exploitation de tout type de services de transport de marchandises. Ce droit concerne également l'accès à l'infrastructure reliant les ports de navigation maritime et intérieure et les autres installations de service visées à l'annexe 1^{re}, point 2, et à l'infrastructure desservant ou pouvant desservir plus d'un client final;

3° toute entreprise ferroviaire établie dans un État membre de l'Union européenne pour l'exploitation de services de transport international de voyageurs. Ce droit concerne également l'accès à l'infrastructure reliant les installations de service visées à l'annexe 1^{re}, point 2;

4° toute association touristique effectuant des circulations à des fins touristiques avec du matériel historique et reconnue à cette fin. ».

Art. 15. L'article 9 du même Code, modifié par l'arrêté royal du 21 décembre 2013, est remplacé par ce qui suit :

« Art. 9. § 1^{er}. Le gestionnaire de l'infrastructure fournit à toutes les entreprises ferroviaires, de manière non discriminatoire, l'ensemble des prestations minimales établies à l'annexe 1^{re}, point 1.

§ 2. Les exploitants d'installations de service fournissent à toutes les entreprises ferroviaires, de manière non discriminatoire, un accès, y compris aux voies d'accès, aux infrastructures visées à l'annexe 1^{re}, point 2, et aux services offerts dans ces infrastructures.

§ 3. Afin d'assurer la totale transparence et le caractère non discriminatoire de l'accès aux installations de service visées à l'annexe 1^{re}, point 2, a), b), c), d), g) et i), et de la fourniture de services dans ces installations lorsque l'exploitant d'une telle installation de service est sous le contrôle direct ou indirect d'une entité ou entreprise qui est également active et occupe une position dominante sur des marchés nationaux de services de transport ferroviaire pour lesquels l'installation est utilisée, il est organisé de manière à assurer son indépendance organisationnelle et décisionnelle vis-à-vis de cette entité ou entreprise. Cette indépendance n'implique pas obligatoirement l'établissement d'une entité juridique distincte pour ces installations de service et peut être réalisée par la mise en place de divisions distinctes au sein d'une même entité juridique.

Pour toutes les installations de service visées à l'annexe 1^{re}, point 2, l'exploitant et l'entité ou l'entreprise disposent de comptes séparés, y compris des bilans, des comptes de résultat et des flux de trésorerie séparés.

Lorsque l'exploitation de l'installation de service est assurée par un gestionnaire de l'infrastructure ou que l'exploitant de l'installation de service est sous le contrôle direct ou indirect d'un gestionnaire de l'infrastructure, le respect des exigences visées dans le présent paragraphe est réputé être démontré par le respect des exigences visées à l'article 4/2.

§ 4. Les demandes d'accès à l'installation de service, et de fourniture de services dans ladite installation visée à l'annexe 1^{re}, point 2, introduites par les entreprises ferroviaires sont traitées dans un délai raisonnable fixé par l'organe de contrôle. Ces demandes ne peuvent être refusées que s'il existe des alternatives viables permettant aux entreprises ferroviaires d'exploiter le service de fret ou de transport de voyageurs concerné sur le même trajet ou sur un itinéraire de substitution dans des conditions économiquement acceptables. Cela n'oblige pas l'exploitant de l'installation de service à investir dans les ressources ou les installations pour répondre à toutes les demandes introduites par les entreprises ferroviaires.

Lorsque les demandes introduites par les entreprises ferroviaires concernent l'accès à une installation de service et la fourniture de services dans une installation de service gérée par un exploitant

De aandeelhouders van spoorwegondernemingen die eigendom zijn van of gecontroleerd worden door de staat, kunnen eisen dat hun voorafgaande goedkeuring wordt gevraagd voor belangrijke bedrijfsbeheersbeslissingen, op een gelijke wijze als aandeelhouders van privaatrechtelijke naamloze vennootschappen krachtens het vennootschapsrecht. De bepalingen van dit artikel zijn van toepassing onverminderd de bevoegdheden van toeziende organen krachtens het vennootschapsrecht met betrekking tot de benoeming van leden van de raad van bestuur.".

Art. 14. Artikel 5 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt :

« Art. 5. Hebben toegang tot de spoorweginfrastructuur onder eerlijke, niet-discriminerende en transparante voorwaarden :

1° de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen voor de exploitatie van al haar vervoersactiviteiten. Dit recht omvat de toegang tot infrastructuur die zee- en binnenhavens verbindt, en andere in bijlage 1, punt 2, bedoelde dienstvoorzieningen, alsmede tot infrastructuur die meer dan één eindgebruiker bedient of kan bedienen;

2° elke spoorwegonderneming die gevestigd is in een lidstaat van de Europese Unie voor de exploitatie van elk type van goederenvervoerdiensten. Dit recht omvat de toegang tot infrastructuur die zee- en binnenhavens verbindt, en andere in bijlage 1, punt 2, bedoelde dienstvoorzieningen, alsmede tot infrastructuur die meer dan één eindgebruiker bedient of kan bedienen;

3° elke spoorwegonderneming die gevestigd is in een lidstaat van de Europese Unie, voor de exploitatie van internationale reizigersvervoerdiensten. Dit recht omvat de toegang tot infrastructuur die de in bijlage 1, punt 2, bedoelde dienstvoorzieningen verbindt;

4° elke toeristische onderneming die ritten verricht voor toeristische doeleinden met historisch materieel en daartoe erkend is.".

Art. 15. Artikel 9 van dezelfde Codex, gewijzigd door het koninklijk besluit van 21 december 2013, wordt vervangen als volgt :

« Art. 9. § 1. De infrastructuurbeheerder verleent alle spoorwegondernemingen op een niet-discriminerende wijze het in bijlage 1, punt 1, vastgestelde minimumtoegangspakket.

§ 2. Exploitanten van dienstvoorzieningen verlenen alle spoorwegondernemingen op een niet-discriminerende wijze toegang, inclusief toegang via het spoor, tot de in bijlage 1, punt 2, bedoelde dienstvoorzieningen en tot de in deze voorzieningen geleverde diensten.

§ 3. Ter waarborging van een volledig transparante en niet-discriminerende toegang tot de in bijlage 1, punt 2, a), b), c), d), g) en i), bedoelde dienstvoorzieningen, en van de dienstverlening in deze voorzieningen in geval de exploitant van de dienstvoorzieningen onder de directe of indirecte zeggenschap staat van een instantie of een onderneming die ook actief is en een machtspositie heeft op nationale markten voor spoorvervoersdiensten waarvoor de voorziening wordt gebruikt, zijn de exploitanten van deze dienstvoorzieningen op zodanige wijze georganiseerd, dat zij organisatorisch en wat de besluitvorming betreft, onafhankelijk zijn van deze instantie of onderneming. Deze onafhankelijkheid betekent niet dat voor dienstvoorzieningen een afzonderlijke rechtspersoon moet worden opgericht; er kan aan worden voldaan door binnen één rechtspersoon verschillende afdelingen op te richten.

Voor alle dienstvoorzieningen bedoeld in bijlage 1, punt 2, voeren de exploitant en deze instantie of onderneming gescheiden rekeningen, daaronder begrepen afzonderlijke balansen, resultatenrekeningen en kasstroomoverzichten.

Indien de dienstvoorzieningen door een infrastructuurbeheerder worden geëxploiteerd of de exploitant ervan onder de directe of indirecte zeggenschap staat van een infrastructuurbeheerder, wordt de in dit lid bedoelde onafhankelijkheid geacht te zijn voldaan indien aan de in artikel 4/2 genoemde vereisten wordt voldaan.

§ 4. De verzoeken van de spoorwegondernemingen om toegang tot, en levering van diensten in de bijlage 1, punt 2, van bedoelde dienstvoorziening worden beantwoord binnen een redelijke termijn die door het toezichthoudende orgaan wordt vastgesteld. Deze verzoeken mogen slechts worden afgewezen, wanneer er levensvatbare alternatieven zijn die hen in staat stellen, de betrokken goederen- of reizigersvervoersdienst op hetzelfde traject of op alternatieve trajecten onder economisch aanvaardbare voorwaarden te exploiteren. Dit houdt voor de exploitant van de dienstvoorzieningen niet de verplichting in om te investeren in middelen of voorzieningen teneinde aan alle verzoeken van spoorwegondernemingen tegemoet te kunnen komen.

Bij verzoeken van spoorwegondernemingen om toegang tot, en dienstverlening in, een dienstvoorziening die wordt beheerd door een exploitant van de in lid 3 bedoelde dienstvoorziening, motiveert de

d'installation de service visé au paragraphe 3, cet exploitant justifie par écrit toute décision de refus et indique les alternatives viables dans d'autres installations.

§ 5. En cas de conflit entre différentes demandes, un exploitant d'installation de service visée à l'annexe 1^{re}, point 2, tente de répondre à toutes les demandes dans la mesure du possible. Si aucune alternative viable n'existe et qu'il est impossible de répondre à toutes les demandes de capacités pour l'installation concernée sur la base des besoins avérés, le candidat peut introduire une plainte auprès de l'organe de contrôle, qui examine le dossier et prend des mesures, le cas échéant, pour qu'une partie adéquate de la capacité soit dévolue à ce candidat.

§ 6. Si une installation de service visée à l'annexe 1^{re}, point 2, n'a pas été utilisée pendant au moins deux années consécutives et si des entreprises ferroviaires se sont déclarées intéressées par un accès à cette installation auprès de l'exploitant de cette installation, sur la base de besoins avérés, son propriétaire annonce publiquement que son exploitation est disponible à la location ou au crédit-bail en tant qu'installation de service ferroviaire, en totalité ou en partie, à moins que l'exploitant de cette installation de service ne démontre qu'un processus de reconversion en cours empêche son utilisation par une entreprise ferroviaire.

§ 7. Si l'exploitant de l'installation de service fournit l'un des services visés à l'annexe 1^{re}, point 3, en tant que prestations complémentaires, il les fournit de manière non discriminatoire à toute entreprise ferroviaire qui en fait la demande.

§ 8. Les entreprises ferroviaires peuvent demander, en tant que prestation connexe, au gestionnaire de l'infrastructure ou à d'autres exploitants d'installations de service, une prestation visée à l'annexe 1^{re}, point 4. L'exploitant d'installations de service n'est pas tenu de fournir ces prestations connexes. Lorsque l'exploitant de l'installation de service décide de proposer à d'autres l'une de ces prestations, il les fournit sur demande aux entreprises ferroviaires de manière non discriminatoire.

§ 9. Le Roi peut adopter des mesures détaillant la procédure à suivre et les critères à respecter pour l'accès aux services à fournir dans les installations de service visées à l'annexe 1^{re}, points 2 à 4. ».

Art. 16. L'article 9/1 du même Code, inséré par l'arrêté royal du 21 décembre 2013, est abrogé.

Art. 17. L'article 11 du même Code est remplacé par ce qui suit :

« Art. 11. Toute entreprise ayant un siège d'exploitation en Belgique a le droit de demander une licence lui permettant d'être reconnue comme entreprise ferroviaire.

Le Roi désigne, par un arrêté délibéré en Conseil des ministres, l'autorité responsable de la délivrance des licences.

L'autorité responsable de la délivrance des licences n'effectue elle-même aucune prestation de services de transport ferroviaire et est indépendante de toute entreprise ou entité qui l'effectue. ».

Art. 18. A l'article 13 du même Code, les modifications suivantes sont apportées :

1° le paragraphe 1^{er} est remplacé par ce qui suit :

« § 1^{er}. Pour obtenir une licence, le demandeur démontre à l'autorité responsable des licences, dès avant le début de ses activités, qu'il pourra à tout moment satisfaire 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.

Toute entreprise qui satisfait aux exigences mentionnées à l'alinéa 1^{er} est autorisée à recevoir une licence. ».

2° le paragraphe 3 est complété par la phrase suivante :

« Le Roi peut déterminer le modèle de la licence. ».

Art. 19. A l'article 16 du même Code, les modifications suivantes sont apportées :

1° les mots « le ministre » sont remplacés par les mots « l'autorité responsable des licences »;

2° les mots « il en informe » sont remplacés par les mots « elle en informe ».

exploitant eventuele weigeringsbesluiten schriftelijk en geeft hij aan welke levensvatbare alternatieven er zijn in andere voorzieningen.

§ 5. Wanneer een exploitant van de in bijlage 1, punt 2, bedoelde dienstvoorziening een conflict vaststelt tussen verschillende verzoeken, tracht hij die verzoeken met elkaar te verzoenen voor zover dat mogelijk is. Wanneer geen levensvatbaar alternatief beschikbaar is en het op basis van een aangetoonde behoefte onmogelijk is aan alle verzoeken om capaciteit voor de betrokken voorziening tegemoet te komen, kan de verzoeker een klacht indienen bij het toezichthoudende orgaan die zich over de zaak buigt en, voor zover nodig, maatregelen neemt om ervoor te zorgen dat een passend deel van de capaciteit wordt gegund aan de betrokken verzoeker.

§ 6. Wanneer de in bijlage 1, punt 2, bedoelde dienstvoorziening gedurende tenminste twee opeenvolgende jaren niet is gebruikt, en spoorwegondernemingen ten aanzien van de exploitant van die dienstvoorziening hun belangstelling hebben laten blijken voor toegang tot de voorziening, op basis van aangetoonde behoeften, biedt de eigenaar de exploitatie van de voorziening geheel of gedeeltelijk aan voor leasing, of verhuring als spoordienstvoorziening, tenzij de exploitant van die dienstvoorzieningen aantoont dat de voorziening vanwege een lopend reconversieproces niet door een spoorwegonderneming kan worden gebruikt.

§ 7. Indien de exploitant van de dienstvoorzieningen voorziet in een van de in bijlage 1, punt 3, bedoelde, aanvullende diensten, biedt hij deze op verzoek op niet-discriminerende wijze aan een spoorwegonderneming aan.

§ 8. De spoorwegondernemingen mogen de infrastructuurbeheerder of andere exploitanten van de dienstvoorziening om een bijkomende reeks in bijlage 1, punt 4, bedoelde "ondersteunende diensten" verzoeken. De exploitant van een dienstvoorziening is niet verplicht deze diensten te verlenen. Wanneer de exploitant van de dienstvoorziening besluit een of meer diensten van deze reeks aan anderen aan te bieden, verstrekt hij deze op verzoek en op niet-discriminerende wijze aan spoorwegondernemingen.

§ 9. De Koning kan maatregelen nemen waarin de te volgen procedure en de na te leven criteria worden bepaald voor de toegang tot de diensten die geleverd worden door de dienstvoorzieningen bedoeld in bijlage 1, punten 2 tot 4. ».

Art. 16. Artikel 9/1 van dezelfde Codex, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 21 december 2013, wordt opgeheven.

Art. 17. Artikel 11 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt :

« Art. 11. Elke onderneming die een exploitatiezetel in België heeft, heeft het recht een vergunning aan te vragen die haar toelaat om als spoorwegonderneming erkend te worden.

De Koning wijst bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad de instantie aan die verantwoordelijk is voor het verlenen van vergunningen.

De instantie verantwoordelijk voor het verlenen van vergunningen, verricht zelf geen spoorwegvervoersdiensten en is onafhankelijk van elke onderneming of entiteit die deze diensten verricht. ».

Art. 18. In artikel 13 van dezelfde Codex worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° paragraaf 1 wordt vervangen als volgt :

« § 1. Om een vergunning te verkrijgen, levert de vergunningaanvraager vóór het begin van zijn activiteiten het bewijs ten aanzien van de vergunningverlenende instantie dat hij te allen tijde kan voldoen aan de door de Koning bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad vastgestelde voorwaarden inzake de financiële draagkracht, beroepsbekwaamheid, dekking van de burgerlijke aansprakelijkheid en eerbaarheid.

Een onderneming die aan de voorwaarden van het eerste lid voldoet, is gerechtigd een vergunning te ontvangen. »;

2° paragraaf 3 wordt aangevuld met de volgende zin :

« De Koning kan het model van de vergunning bepalen. ».

Art. 19. In artikel 16 van dezelfde Codex worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° de woorden "de minister" worden vervangen door de woorden "de vergunningverlenende autoriteit";

2° de woorden « licht hij » worden vervangen door de woorden « licht zij ».

Art. 20. L'article 17 du même Code est remplacé par ce qui suit :

« Art. 17. 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.

Des dispositions spécifiques concernant la suspension ou le retrait d'une licence peuvent être incluses dans la licence elle-même. ».

Art. 21. Dans l'article 18 du même Code, les mots « la Commission européenne » sont remplacés par les mots « l'Agence ».

Art. 22. Dans le titre 3 du même Code, il est inséré un chapitre 2/1 intitulé :

« CHAPITRE 2/1. — Plans d'entreprise ».

Art. 23. Dans le chapitre 2/1, inséré par l'article 22, il est inséré un article 19/1, rédigé comme suit :

« Art. 19/1. Les entreprises ferroviaires adoptent leurs plans d'entreprise, y compris les plans d'investissement et de financement. Ces plans sont conçus en vue d'atteindre l'équilibre financier des entreprises et de réaliser les autres objectifs de gestion technique, commerciale et financière; ils mentionnent en outre les moyens permettant d'atteindre ces objectifs. ».

Art. 24. Dans le même chapitre 2/1, il est inséré un article 19/2, rédigé comme suit :

« Art. 19/2. Dans le cadre de la stratégie visée à l'article 19/3, le gestionnaire de l'infrastructure adopte un plan d'entreprise incluant des plans d'investissement et de financement. Ce plan vise à assurer une utilisation, une mise à disposition et un développement optimaux et efficaces de l'infrastructure, tout en permettant d'atteindre l'équilibre financier et en prévoyant les moyens nécessaires pour réaliser ces objectifs. Le gestionnaire de l'infrastructure donne accès aux candidats connus et, sur demande, aux candidats potentiels aux informations pertinentes et leur donne la possibilité d'exprimer leur avis sur le contenu du plan d'entreprise pour ce qui est des conditions d'accès et d'utilisation, de la nature, de la mise à disposition et du développement de l'infrastructure avant son approbation. ».

Art. 25. Dans le titre 3 du même Code, il est inséré un chapitre 2/2, intitulé :

« CHAPITRE 2/2. — Stratégie de développement de l'infrastructure ferroviaire ».

Art. 26. Dans le chapitre 2/2, inséré par l'article 25, il est inséré un article 19/3 rédigé comme suit :

« Art. 19/3. Le ministre propose au Roi, après consultation des parties intéressées, une stratégie indicative de développement de l'infrastructure ferroviaire visant à répondre aux futurs besoins de mobilité en termes d'entretien, de renouvellement et de développement de l'infrastructure et reposant sur un financement durable du système ferroviaire. Cette stratégie est adoptée par un arrêté royal délibéré en Conseil des ministres, couvre une période d'au moins cinq ans et est renouvelable. ».

Art. 27. L'article 21 du même Code est remplacé par ce qui suit :

« Art. 21. Le document de référence du réseau contient les caractéristiques de l'infrastructure mise à la disposition des entreprises ferroviaires et contient des informations précisant les conditions d'accès à l'infrastructure ferroviaire concernée. Le document de référence du réseau contient également des informations précisant les conditions d'accès aux installations de service reliées au réseau du gestionnaire de l'infrastructure et la fourniture de services dans ces installations, ou indique un site internet où ces informations sont mises gratuitement à disposition sous forme électronique. Le contenu du document de référence du réseau est défini à l'annexe 2.

Le document de référence du réseau est tenu à jour et, le cas échéant, modifié. ».

Art. 28. Dans le deuxième alinéa de l'article 22 du même Code, dans le texte néerlandais, le mot « retributie » est remplacé par le mot « vergoeding ».

Art. 29. A l'article 23 du même Code, les modifications suivantes sont apportées :

1° un alinéa rédigé comme suit est inséré entre les alinéas 3 et 4 :

Art. 20. Artikel 17 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt :

“Art. 17. 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.

Bijzondere bepalingen betreffende het schorsen of intrekken van de vergunning kunnen in de vergunning zelf worden opgenomen.”

Art. 21. In artikel 18 van dezelfde Codex worden de woorden « de Europese Commissie » vervangen door « het Bureau ».

Art. 22. In titel 3 van dezelfde Codex wordt een hoofdstuk 2/1 ingevoegd, luidende :

“HOOFDSTUK 2/1. — Bedrijfsplannen”.

Art. 23. In hoofdstuk 2/1, ingevoegd bij artikel 22, wordt een artikel 19/1 ingevoegd, luidende :

“Art. 19/1. De spoorwegondernemingen stellen hun eigen bedrijfsplannen op, met inbegrip van de investerings- en financieringsplannen. Deze plannen zijn gericht op het bereiken van het financieel evenwicht van de ondernemingen en op andere doelstellingen op het gebied van technisch, commercieel en financieel beheer; daarnaast worden in deze bedrijfsplannen de middelen vermeld om deze doelstellingen te bereiken.”.

Art. 24. In hetzelfde hoofdstuk 2/1 wordt een artikel 19/2 ingevoegd, luidende :

“Art. 19/2. In het kader van het beleid bedoeld in artikel 19/3, stelt de infrastructuurbeheerder een bedrijfsplan vast dat ook investerings- en financiële programma's bevat. Het plan wordt zodanig opgesteld, dat wordt gewaarborgd dat gebruik, aanbod en ontwikkeling van de infrastructuur optimaal en efficiënt zijn, en tevens een financieel evenwicht wordt bereikt en in de middelen voor de verwezenlijking van deze doelstellingen wordt voorzien. De infrastructuurbeheerder zorgt ervoor dat de bekende kandidaten en, op hun verzoek, potentiële kandidaten, toegang verkrijgen tot de desbetreffende informatie en in de gelegenheid worden gesteld om zich over de inhoud van het bedrijfsplan wat betreft de toegangs- en gebruiksvoorwaarden en de aard en het aanbieden en ontwikkelen van de infrastructuur, uit te spreken voordat het bedrijfsplan door de infrastructuurbeheerder wordt goedgekeurd.”.

Art. 25. In titel 3 van dezelfde Codex wordt een hoofdstuk 2/2 ingevoegd, luidende :

“HOOFDSTUK 2/2. — Ontwikkelingsplan voor de spoorweginfrastructuur”.

Art. 26. In hoofdstuk 2/2, ingevoegd bij artikel 25, wordt een artikel 19/3 ingevoegd, luidende :

“Art. 19/3. De minister legt, na raadpleging van de belanghebbende partijen, aan de Koning een indicatief plan voor over de ontwikkeling van de spoorweginfrastructuur om aan de toekomstige mobiliteitsbehoeften wat betreft onderhoud, vernieuwing en ontwikkeling van de infrastructuur te voldoen, dat is gebaseerd op een duurzame financiering van het spoorwegsysteem. Dit plan wordt aangenomen bij een koninklijk besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, het bestrijkt een periode van ten minste vijf jaar en is hernieuwbaar.”.

Art. 27. Artikel 21 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt :

« Art. 21. De netverklaring beschrijft de aard van de voor spoorwegondernemingen beschikbare infrastructuur, en bevat informatie over de voorwaarden voor toegang tot de betreffende spoorweginfrastructuur. De netverklaring bevat ook informatie over de voorwaarden voor toegang tot dienstvoorzieningen die zijn aangesloten op het net van de infrastructuurbeheerder en voor de dienstverlening in die voorzieningen die zijn aangesloten op het net van de infrastructuurbeheerder en voor de dienstverlening in die voorzieningen, of een verwijzing naar een internetsite waarop deze informatie kosteloos in elektronische vorm wordt aangehouden. De inhoud van de netverklaring is opgenomen in bijlage 2.

De netverklaring wordt bijgehouden en in voorkomend geval aangepast.”.

Art. 28. In het tweede lid van artikel 22 van dezelfde Codex wordt in de Nederlandse tekst het woord “retributie” vervangen door het woord “vergoeding”.

Art. 29. In artikel 23 van dezelfde Codex worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° tussen het derde en het vierde lid wordt een lid ingevoegd, luidende :

« Les principes de base du système d'amélioration des performances énumérés à l'annexe 24, point 2, s'appliquent à l'ensemble du réseau. »;

2° le texte néerlandais de l'ancien alinéa 4, devenu l'alinéa 5, est remplacé par ce qui suit :

“Deze regeling is voor het gehele net van toepassing en kan boetes inhouden voor handelingen die de exploitatie van het net verstoren, compensaties voor ondernemingen die onder verstoringen te lijden hebben, en premies ter beloning van prestaties die de ramingen overtreffen die gebaseerd zijn op de prestatieregeling.”;

3° l'ancien alinéa 5, devenu l'alinéa 6, est remplacé par ce qui suit :

« Conformément à l'annexe 24, point 2, le gestionnaire de l'infrastructure fixe les principes de base du système d'amélioration des performances en accord avec les candidats. »;

4° l'article est complété par deux alinéas 7 et 8 rédigés comme suit :

« Par dérogation à l'article 46, alinéa 2, le gestionnaire de l'infrastructure détermine les règles de calcul et les modalités de paiement des redevances résultant de l'application du système d'amélioration des performances. Il applique ces règles et modalités au plus tard à partir du 1^{er} janvier 2017.

Le système d'amélioration des performances établi par 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 est d'application jusqu'à la date d'application du système d'amélioration des performances établi conformément à l'alinéa 7. Jusqu'à la même date, le Roi fixe, par arrêté délibéré en Conseil des ministres les règles de calcul et les modalités de paiement des redevances résultant de l'application du système d'amélioration des performances. ».

Art. 30. A l'article 24 du même Code, les modifications suivantes sont apportées :

1° dans le paragraphe 1^{er}, alinéa 2, dans le texte néerlandais, le mot « aanvragers » est remplacé par le mot « kandidaat »;

2° dans le paragraphe 1^{er}, l'alinéa 8 est abrogé :

3° dans le paragraphe 1^{er}, l'alinéa 10 ancien, devenu l'alinéa 9, dans le texte néerlandais, le mot « integraal » est inséré entre les mots « dat » et « deel uitmaakt »;

4° le paragraphe 1^{er}, est complété par un alinéa rédigé comme suit :

« Le modèle d'accord-cadre est soumis à l'avis préalable de l'organe de contrôle. »;

5° dans le paragraphe 2, alinéas 1^{er} et 2, dans le texte néerlandais, le mot « aanvragers » est remplacé par le mot « kandidaat »;

6° dans le paragraphe 2, alinéa 3, dans le texte néerlandais, le mot « aanvragers » est remplacé par le mot « kandidaten »;

7° l'article est complété d'un paragraphe 3, rédigé comme suit :

« § 3. Le Roi peut déterminer la procédure à suivre et les critères à respecter pour l'application du présent article. ».

Art. 31. Dans le titre 3, chapitre 4, section 1^{re}, du même Code, il est inséré un article 27/1, rédigé comme suit :

« Art. 27/1. Les demandes visant à obtenir des capacités de l'infrastructure peuvent être introduites par les candidats. Afin d'utiliser ces capacités de l'infrastructure, les candidats, qui ne sont pas des entreprises ferroviaires, désignent une entreprise ferroviaire pour conclure un accord avec le gestionnaire de l'infrastructure conformément à l'article 23. Ceci s'entend sans préjudice du droit des candidats à conclure des accords avec le gestionnaire de l'infrastructure au sens de l'article 32. ».

Art. 32. Dans l'article 31 du même Code, l'alinéa 2 est remplacé par ce qui suit :

« Afin de pouvoir évaluer si l'objectif principal d'un service international est le transport de voyageurs sur un trajet entre des gares situées dans des États membres différents, l'organe de contrôle veille à ce que le ministre, ainsi que le ministre ayant attribué un service ferroviaire de transport de voyageurs défini dans un contrat de service public et toute entreprise ferroviaire exécutant le contrat de service public sur le trajet de ce service international de transport de voyageurs soient informés. ».

Art. 33. Dans l'article 32, § 1^{er}, du même Code, le 1° est remplacé par ce qui suit :

« 1° soit par les candidats, ».

“De grondbeginselen van de prestatieregeling bedoeld in bijlage 24, punt 2, gelden voor het gehele net.”;

2° de Nederlandse tekst van het vroegere vierde lid, dat het vijfde lid geworden is, wordt vervangen als volgt :

“Deze regeling is voor het gehele net van toepassing en kan boetes inhouden voor handelingen die de exploitatie van het net verstoren, compensaties voor ondernemingen die onder verstoringen te lijden hebben, en premies ter beloning van prestaties die de ramingen overtreffen die gebaseerd zijn op de prestatieregeling.”;

3° het vroegere vijfde lid, dat het zesde lid geworden is, wordt vervangen als volgt :

“Overeenkomstig bijlage 24, punt 2 bepaalt de infrastructuurbeheerder de grondbeginselen van de prestatieregeling in akkoord met de kandidaten.”;

4° het artikel wordt aangevuld met twee leden, luidende :

“In afwijking van artikel 46, tweede lid, bepaalt de infrastructuurbeheerder de regels voor de berekening en betalingswijze van de retributies die voortvloeien uit de toepassing van de prestatieregeling. Hij past deze regels toe ten laatste vanaf 1 januari 2017.

De prestatieregeling vastgesteld door 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 is van toepassing tot aan de datum waarop de prestatieregeling vastgesteld overeenkomstig het zevende lid van toepassing wordt. Tot aan dezelfde datum bepaalt de Koning bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad de regels voor de berekening en betalingswijze van de heffingen die voortvloeien uit de toepassing van de prestatieregeling.”.

Art. 30. In artikel 24 van dezelfde Codex worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° in paragraaf 1, tweede lid, wordt in de Nederlandse tekst het woord “aanvrager” vervangen door het woord “kandidaat”;

2° in paragraaf 1 wordt het achtste lid opgeheven;

3° in paragraaf 1, het vroegere tiende lid, dat het negende lid geworden is, wordt in de Nederlandse tekst, het woord “integraal” ingevoegd tussen de woorden “dat” en “deel uitmaakt”;

4° paragraaf 1 wordt aangevuld met een lid, luidende :

“Het model van de kaderovereenkomst wordt voorafgaandelijk voor advies voorgelegd aan het toezichthoudende orgaan.”;

5° in paragraaf 2, eerste en tweede lid, wordt in de Nederlandse tekst het woord « aanvragers » vervangen door het woord « kandidaat »;

6° in paragraaf 2, derde lid, wordt in de Nederlandse tekst het woord “aanvragers” vervangen door het woord “kandidaten”;

7° het artikel wordt aangevuld met een paragraaf 3, luidende :

“§ 3. De Koning kan voor de toepassing van dit artikel de procedure en de na te leven criteria vaststellen.”.

Art. 31. In titel 3, hoofdstuk 4, afdeling 1, van dezelfde Codex, wordt een artikel 27/1 ingevoegd, luidende :

“Art. 27/1. De aanvragen voor infrastructuurcapaciteit kunnen worden ingediend door kandidaten. Om deze infrastructuurcapaciteit te gebruiken, wijzen kandidaten, die geen spoorwegondernemingen zijn, een spoorwegonderneming aan die overeenkomstig artikel 23 een overeenkomst sluit met de infrastructuurbeheerder. Dit laat het recht van kandidaten om uit hoofde van artikel 32, overeenkomsten met de infrastructuurbeheerders te sluiten, onverlet.”.

Art. 32. In artikel 31 van dezelfde Codex wordt het tweede lid vervangen als volgt :

« Om de beoordeling mogelijk te maken of een internationale dienst tot hoofddoel heeft om reizigers op een traject tussen stations in verschillende lidstaten te vervoeren, zorgt het toezichthoudende orgaan ervoor dat de minister, alsook de minister die een in een openbare dienstcontract omschreven reizigersvervoerdienst per spoor heeft gegund en elke spoorwegonderneming die het openbare dienstcontract uitvoert op het traject van deze internationale reizigersvervoerdienst, op de hoogte worden gebracht. ».

Art. 33. In artikel 32, eerste lid, van dezelfde Codex wordt de bepaling onder 1°, vervangen als volgt :

“1° hetzij door de kandidaten,”.

Art. 34. L'article 34 du même Code, est remplacé par ce qui suit :

« Art. 34. Sans préjudice de l'article 45, le gestionnaire de l'infrastructure coopère avec les gestionnaires d'infrastructure ferroviaire des autres Etats membres de l'Union européenne afin que les demandes impliquant plusieurs réseaux, dont le réseau belge, puissent être adressées auprès d'un guichet unique, qui est soit une entité commune instituée par les gestionnaires de l'infrastructure, soit par un seul gestionnaire de l'infrastructure participant au sillon. Ce dernier agit dès lors pour le compte du candidat dans sa recherche de capacités auprès des autres gestionnaires des infrastructures ferroviaires concernés.

L'alinéa 1^{er} s'applique sans préjudice du Règlement (UE) n° 913/2010 du Parlement européen et du Conseil du 22 septembre 2010 relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif.

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. Des ajustements ne sont opérés qu'en cas d'absolue nécessité. ».

Art. 35. Dans l'article 35 du même Code, l'alinéa 3 est remplacé par ce qui suit :

« 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 un mois. Les parties intéressées comprennent toutes celles qui ont 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. Le gestionnaire de l'infrastructure adopte les mesures appropriées afin de prendre en compte les préoccupations exprimées. ».

Art. 36. L'article 37 du même Code est complété par un alinéa rédigé comme suit :

« Le gestionnaire de l'infrastructure informe, dès que possible, les parties intéressées de l'indisponibilité des capacités de l'infrastructure en raison des travaux d'entretien non programmés. ».

Art. 37. L'article 39 du même Code est complété par un alinéa rédigé comme suit :

« Le gestionnaire de l'infrastructure peut, dans le cadre de la procédure de programmation et de coordination, accorder la priorité à certains services, mais uniquement dans les cas visés aux articles 38, 41 et 43. ».

Art. 38. L'article 40 du même Code est remplacé par ce qui suit :

« Art. 40. § 1^{er}. Lorsque le gestionnaire de l'infrastructure est confronté, dans le cadre de la programmation, à des demandes concurrentes, il s'efforce, par la coordination des demandes, d'assurer la meilleure adéquation possible entre elles.

§ 2. Lorsque la situation est telle qu'une coordination s'impose, le gestionnaire de l'infrastructure peut, dans des limites raisonnables, proposer des capacités de l'infrastructure différentes de celles qui ont été demandées.

§ 3. Le gestionnaire de l'infrastructure s'efforce, en consultant les candidats concernés, de résoudre les conflits éventuels. Cette consultation est fondée sur la communication, dans un délai raisonnable, gratuitement et par écrit ou par voie électronique, des informations suivantes :

- a) les sillons demandés par tous les autres candidats sur les mêmes lignes;
- b) les sillons alloués dans un premier temps à tous les autres candidats sur les mêmes lignes;
- c) les autres sillons proposés sur les lignes concernées, conformément au paragraphe 2;
- d) des informations complètes et détaillées sur les critères de répartition des capacités.

Ces informations sont fournies sans révéler l'identité des autres candidats, à moins que les candidats concernés n'aient accepté qu'elles le soient.

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

Art. 34. Artikel 34 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt :

“Art. 34. Onverminderd artikel 45, werkt de infrastructuurbeheerder samen met de infrastructuurbeheerders van andere lidstaten van de Europese Unie opdat de aanvragen die op meer dan één net betrekking hebben, waaronder op het Belgische net, kunnen ingediend worden bij één loket, dat ofwel een door de infrastructuurbeheerders opgerichte gezamenlijke instantie is ofwel één enkele infrastructuurbeheerder van het betrokken treinpad. Deze laatste handelt voor rekening van de kandidaat bij het zoeken van capaciteit bij andere betrokken infrastructuurbeheerders.

Het eerste lid is van toepassing onverminderd de Verordening (EU) nr. 913/2010 van het Europees Parlement en de Raad van 22 september 2010 inzake het Europees spoorwegnet voor concurrerend goederenvervoer.

Voor het overleg over de ontwerpdienstregeling begint, komen de verschillende infrastructuurbeheerders overeen welke internationale treinpaden in de dienstregeling worden opgenomen. Slechts indien absoluut noodzakelijk, worden wijzigingen aangebracht.

Art. 35. In artikel 35 van dezelfde Codex wordt het derde lid vervangen als volgt :

“Wanneer de ontwerp-dienstregeling is opgesteld, raadpleegt de spoorweginfrastructuurbeheerder de betrokken partijen en geeft hij hen één maand om hun opmerkingen voor te leggen. Tot de belanghebbende partijen behoren al deze die infrastructuurcapaciteit hebben aangevraagd, en ook andere partijen die in de gelegenheid wensen te worden gesteld opmerkingen te maken over de invloed die de dienstregeling kan hebben op hun mogelijkheden om gedurende het dienstregelingstijdvak spoorwegdiensten te verrichten. De infrastructuurbeheerder neemt gepaste maatregelen om met de gemaakte bezwaren rekening te houden.”.

Art. 36. Artikel 37 van dezelfde Codex wordt aangevuld met een lid, luidende :

« De infrastructuurbeheerder stelt de belanghebbende partijen zo spoedig mogelijk in kennis van de niet-beschikbaarheid van infrastructuurcapaciteit als gevolg van niet-geplande onderhoudswerkzaamheden. ».

Art. 37. Artikel 39 van dezelfde Codex wordt aangevuld met een lid, luidende :

« De infrastructuurbeheerder kan binnen de programmerings- en coördinatieprocedure prioriteit verlenen aan specifieke diensten, doch enkel in de gevallen bedoeld in de artikelen 38, 41 en 43.”.

Art. 38. Artikel 40 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt :

« Art. 40. § 1. Wanneer de infrastructuurbeheerder tijdens de programmeringsprocedure op met elkaar concurrerende aanvragen stuit, tracht hij door coördinatie van deze aanvragen de meest geschikte oplossing uit te werken, die tegemoet komt aan alle vereisten.

§ 2. Wanneer zich een situatie voordoet, waarin coördinatie vereist is, heeft de infrastructuurbeheerder het recht, binnen redelijke grenzen een van de oorspronkelijk aangevraagde infrastructuurcapaciteit afwijkende capaciteit voor te stellen.

§ 3. De infrastructuurbeheerder tracht door overleg met de betrokken kandidaten eventuele conflicten op te lossen. Zulk een overleg wordt gebaseerd op de bekendmaking van volgende informatie binnen een redelijke termijn, kosteloos en schriftelijk of elektronisch :

- a) de door alle andere kandidaten op dezelfde trajecten aangevraagde treinpaden;
- b) de op voorlopige basis aan alle andere kandidaten op dezelfde trajecten toegewezen treinpaden;
- c) de overeenkomstig paragraaf 2 voorgestelde alternatieve treinpaden op de betrokken trajecten;
- d) de volledige en gedetailleerde informatie over de bij de toewijzingsprocedure gehanteerde criteria.

Deze informatie wordt verstrekt zonder de identiteit van andere kandidaten mede te delen, tenzij de betrokken kandidaten daarmee hebben ingestemd.

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

Art. 39. A l'article 41 du même Code, les modifications suivantes sont apportées :

1° dans le paragraphe 1^{er}, le mot « concilier » est remplacé par les mots « répondre favorablement à »;

2° dans le paragraphe 3, alinéa 2, dans le texte français, le mot « un » est inséré entre le mot « par » et les mots « arrêté royal »;

3° le paragraphe 4 est abrogé.

Art. 40. A l'article 43 du même Code, les modifications suivantes sont apportées :

1° l'alinéa 2 est remplacé par ce qui suit :

« Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire précise, dans le document de référence du réseau, les conditions de prise en compte des niveaux d'utilisation antérieurs des sillons lors de la détermination des priorités dans le cadre de la procédure de répartition. »;

2° l'article est complété un alinéa, rédigé comme suit :

« 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 du candidat concerné. ».

Art. 41. L'article 45 du même Code est remplacé par ce qui suit :

« Art. 45. § 1^{er}. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire coopère avec les gestionnaires d'infrastructure ferroviaire des autres États membres de l'Union européenne, afin de permettre la création et la répartition efficace de capacités de l'infrastructure ferroviaire impliquant plusieurs réseaux, y compris les accords-cadres visés à l'article 24. 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. Il évalue également les besoins et, le cas échéant, propose et organise les sillons internationaux afin de faciliter l'exploitation des trains de marchandises qui font l'objet d'une demande ad hoc visée à l'article 36.

Lorsque les décisions du gestionnaire de l'infrastructure en matière de répartition ont des répercussions sur d'autres gestionnaires de l'infrastructure, il s'associe avec eux afin de coordonner la répartition des capacités de l'infrastructure ou de répartir toutes les capacités concernées au niveau international, sans préjudice des règles spécifiques relatives aux réseaux de fret ferroviaire. Les principes et critères de répartition des capacités établis dans le cadre de cette coopération sont publiés par le gestionnaire de l'infrastructure dans son document de référence du réseau.

§ 2. Lorsque le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire belge a l'initiative de cette coopération, il en informe la Commission européenne et il l'invite à participer en qualité d'observateur. Il le rend également public de manière appropriée. Il veille également à ce que la liste des participants, les modes de fonctionnement de cette collaboration et tous les critères utilisés pour l'évaluation et la répartition des capacités de l'infrastructure soient rendus publics.

Le gestionnaire de l'infrastructure transmet à l'organe de contrôle les informations relatives à l'élaboration des principes et pratiques communs de répartition de l'infrastructure et aux systèmes de répartition informatiques qui sont nécessaires à la réalisation de ses tâches. ».

Art. 42. L'article 47 du même Code est remplacé par ce qui suit :

« Art. 47. § 1^{er}. Le Roi définit, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, les mesures appropriées, comprenant d'éventuels paiements ex ante, pour que les comptes de profits et pertes du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, dans les conditions normales d'activité et par rapport à une période raisonnable qui ne dépasse pas cinq ans, présentent au moins un équilibre entre, d'une part, les recettes tirées des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, les excédents dégagés d'autres activités commerciales, les revenus non remboursables de sources privées et le financement par l'Etat, y compris, le cas échéant, les avances de 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 à réduire les coûts de fourniture de l'infrastructure et le niveau des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire.

Art. 39. In artikel 41 van dezelfde Codex worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° in paragraaf 1 worden tussen het woord "spoorweginfrastructuurcapaciteit" en de woorden "van alle betrokkenen" de woorden "tot tevredenheid" ingevoegd;

2° in paragraaf 3, tweede lid, in de Franstalige tekst, wordt het woord "un" tussen het woord "par" en de woorden "arrêté royal" ingevoegd;

3° paragraaf 4 wordt opgeheven.

Art. 40. In artikel 43 van dezelfde Codex worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° het tweede lid wordt vervangen als volgt :

« De spoorweginfrastructuurbeheerder legt in de netverklaring vast op welke wijze hij bij het vaststellen van de bij de toewijzingsprocedure te hanteren voorrangregels rekening zal houden met de vroegere benuttingsgraden van treinpaden. »;

2° het artikel wordt aangevuld met een lid, luidende :

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

Art. 41. Artikel 45 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt :

« Art. 45. § 1. De spoorweginfrastructuurbeheerder werkt samen met de infrastructuurbeheerders van de andere lidstaten van de Europese Unie, om spoorweginfrastructuurcapaciteit die verscheidene netten beslaat, met inbegrip van de kaderovereenkomsten bedoeld in artikel 24, 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. Hij beoordeelt ook de behoeften aan internationale treinpaden en, in voorkomend geval, stelt hij de totstandbrenging van die treinpaden voor en organiseert hij deze ter vergemakkelijking van de exploitatie van goederentreinen waarvoor een ad hoc-aanvraag als bedoeld in artikel 36 is ingediend.

Wanneer de beslissingen van de infrastructuurbeheerder inzake de toewijzing gevolgen hebben voor andere infrastructuurbeheerders, stelt hij zich met hen in verbinding teneinde de toewijzing van alle relevante infrastructuurcapaciteit op een internationaal niveau te coördineren, of deze op dit niveau toe te wijzen, onverminderd de specifieke bepalingen inzake netten voor het goederenvervoer per spoor. De beginselen en criteria voor het toewijzen van capaciteit in het kader van deze samenwerking worden door de infrastructuurbeheerder bekendgemaakt in zijn netverklaring.

§ 2. Wanneer de Belgische spoorweginfrastructuurbeheerder het initiatief neemt voor deze samenwerking, meldt hij dit aan de Europese Commissie en nodigt hij haar als waarnemer uit. Hij maakt deze tevens op gepaste wijze bekend. Hij draagt er ook zorg voor dat het lidmaatschap, de werkwijzen van deze samenwerking en alle gehanteerde criteria voor de beoordeling en de toewijzing van infrastructuurcapaciteit openbaar worden gemaakt.

De infrastructuurbeheerder stuurt aan het toezichthoudende orgaan de informatie met betrekking tot de opmaak van gemeenschappelijke beginselen en praktijken voor de toewijzing van infrastructuur en van de IT-toewijzingssystemen die noodzakelijk zijn voor de vervulling van zijn taken. ».

Art. 42. Artikel 47 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt :

« Art. 47. § 1. De Koning bepaalt bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad de gepaste maatregelen, met inbegrip van eventuele voorschotten, om ervoor te zorgen dat, onder normale zakelijke omstandigheden en over een redelijk tijdsverloop niet langer dan vijf jaar, uit de winst-en-verliesrekening van de spoorweginfrastructuurbeheerder ten minste een evenwicht blijkt tussen de inkomsten uit de retributies voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur, overschotten uit andere commerciële activiteiten, niet-terugvorderbare inkomsten uit particuliere bronnen en overheidsfinanciering, waaronder, in voorkomend geval, begrepen de voorschotten van de Staat, enerzijds, en de spoorweginfrastructuuruitgaven, anderzijds.

§ 2. De spoorweginfrastructuurbeheerder wordt met inachtneming van de eisen inzake veiligheid en de verbetering van de kwaliteit van de spoorweginfrastructuurdienst aangemoedigd om de kosten van de terbeschikkingstelling van spoorweginfrastructuur alsmede de hoogte van retributies voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur te verminderen.

§ 3. La mise en œuvre du § 2 s'effectue dans le cadre du contrat conclu, pour une durée minimale de cinq ans, entre le gestionnaire de l'infrastructure et l'Etat belge et qui respecte les principes de base et les paramètres énoncés à l'annexe 25.

Les modalités du contrat visé à l'alinéa 1^{er} et la structure des versements destinés à procurer des moyens financiers au gestionnaire de l'infrastructure sont convenues à l'avance et couvrent toute la durée du contrat.

Les candidats et, sur demande, les candidats potentiels, sont informés avant la signature du contrat visé à l'alinéa 1^{er} par le gestionnaire de l'infrastructure de son contenu et ont la possibilité d'exprimer leur avis sur celui-ci avant sa signature. Le contrat est publié au plus tard un mois après sa signature.

Le gestionnaire de l'infrastructure veille à la cohérence entre les dispositions de l'accord et le plan d'entreprise visé au chapitre 2/1 du titre 3. ».

Art. 43. Dans le même Code, il est inséré un article 47/1, rédigé comme suit :

« Art. 47/1. Le gestionnaire de l'infrastructure dresse et tient à jour le registre de ses actifs et des actifs qu'il est chargé de gérer et utilisés pour évaluer le financement nécessaire pour les remettre en état ou les remplacer. Ce registre est accompagné du détail des dépenses consacrées au renouvellement et à la mise à niveau de l'infrastructure. ».

Art. 44. Dans le chapitre 5, section 1^{re} du même Code, il est inséré un article 48/1, rédigé comme suit :

« Art. 48/1. Le cas échéant, les négociations entre les candidats et le gestionnaire de l'infrastructure concernant le niveau des redevances d'utilisation de l'infrastructure ne sont autorisées que si elles ont lieu sous l'égide de l'organe de contrôle. L'organe de contrôle intervient immédiatement si les négociations sont susceptibles de contrevenir aux dispositions du présent Code. ».

Art. 45. L'article 49 du même Code est remplacé par ce qui suit :

« Art. 49. § 1^{er}. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire détermine et perçoit de manière non discriminatoire les redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, conformément au présent Code ferroviaire et à ses arrêtés d'exécution. L'exploitant d'installation de service détermine et perçoit de manière non discriminatoire les rétributions d'utilisation des installations de service, conformément au présent Code et ses arrêtés d'exécution. Ils les affectent au financement de leurs activités.

§ 2. Le gestionnaire de l'infrastructure et l'exploitant d'installation de service fournissent à l'organe de contrôle toute information nécessaire sur les redevances et rétributions imposées afin de permettre à ce dernier d'assumer ses fonctions au sens du présent Code.

Le Roi peut déterminer les modalités de la transmission de cette information à l'organe de contrôle. ».

Art. 46. L'article 50 du même Code est remplacé par ce qui suit :

« Art. 50. § 1^{er}. Les redevances perçues pour l'ensemble des prestations minimales et pour l'accès par le réseau aux installations de service sont égales au coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire.

Le Roi peut déterminer les modalités de calcul du coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire.

Le gestionnaire de l'infrastructure peut décider de s'adapter progressivement à ces modalités, pendant une période de quatre ans maximum après l'entrée en vigueur de cet arrêté royal.

§ 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. Toute modification de ce type est différenciée en fonction de l'ampleur de l'effet engendré. Toute modification des redevances d'infrastructure visant à prendre en compte le coût induit par le bruit favorise l'équipement des wagons avec la technologie de freinage à bas niveau de bruit disponible aux conditions économiques les plus avantageuses.

Le Roi peut déterminer les modalités pour l'application des redevances correspondant au coût des effets du bruit.

§ 3. De uitvoering van § 2 wordt verwezenlijkt via de overeenkomst, gesloten tussen de infrastructuurbeheerder en de Belgische staat, voor een duur van ten minste vijf jaar en die voldoet aan de in bijlage 25 genoemde beginselen en parameters.

De nadere regels van de in het eerste lid bedoelde overeenkomst en de structuur van de betalingen om de infrastructuurbeheerder te financieren, worden vooraf voor de gehele duur van de overeenkomst overeengekomen.

De kandidaten, en potentiële kandidaten, indien deze daarom verzoeken, worden vóór de ondertekening van de in het eerste lid bedoelde overeenkomst door de infrastructuurbeheerder geïnformeerd over de inhoud ervan en krijgen de gelegenheid om vóór haar ondertekening hun standpunt daarover kenbaar te maken. De overeenkomst wordt binnen een maand na haar ondertekening bekendgemaakt.

De infrastructuurbeheerder zorgt ervoor dat het bepaalde in de overeenkomst overeenstemt met het bedrijfsplan bedoeld in hoofdstuk 2/1 van titel 3. ».

Art. 43. In dezelfde Codex wordt een artikel 47/1 ingevoegd, luidende :

“Art. 47/1. De infrastructuurbeheerder legt een register aan en werkt dit bij, van zijn activa en van de door hem beheerde activa gebruikt om de financieringsbehoeften voor vernieuwing of vervanging van deze activa te ramen. Dit register gaat vergezeld van gedetailleerde informatie over de uitgaven voor vernieuwing en verbetering van de infrastructuur.”.

Art. 44. In hoofdstuk 5, afdeling 1 van dezelfde Codex wordt een artikel 48/1 ingevoegd, luidende :

« Art. 48/1. Onderhandelingen tussen de kandidaten en een infrastructuurbeheerder betreffende de hoogte van retributies voor het gebruik van de infrastructuur worden in voorkomend geval slechts toegestaan wanneer zij plaats vinden onder toezicht van het toezichthoudende orgaan. Het toezichthoudende orgaan grijpt onmiddellijk in indien het waarschijnlijk is dat de onderhandelingen in strijd zijn met de bepalingen van deze Codex. ».

Art. 45. Artikel 49 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt :

« Art. 49. § 1. De spoorweginfrastructuurbeheerder bepaalt en int, op een niet-discriminerende wijze, de retributies voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur overeenkomstig deze Codex en zijn uitvoeringsbesluiten. De exploitant van de dienstvoorziening bepaalt en int, op een niet-discriminerende wijze, de vergoeding voor het gebruik van de dienstvoorzieningen overeenkomstig deze Codex en zijn uitvoeringsbesluiten. Zij bestemmen ze om hun ondernemingen van middelen te voorzien.

§ 2. De infrastructuurbeheerder en de exploitant van de dienstvoorziening verstrekken aan het toezichthoudende orgaan alle nodige informatie over de opgelegde retributies en vergoedingen om deze laatste toe te laten zijn taken in het kader van de Codex te verrichten.

De Koning kan de nadere regels bepalen voor het verstrekken van deze informatie aan het toezichthoudende orgaan.”.

Art. 46. Artikel 50 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt :

“Art. 50. § 1. De retributies geheven voor het minimumtoegangspakket en voor de toegang via het spoor tot de dienstvoorzieningen, zijn gelijk aan de rechtstreeks aan de spoorwegdienst toewijsbare kosten.

De Koning kan de regels bepalen voor de berekening van de rechtstreeks aan de spoorwegdienst toewijsbare kosten.

De infrastructuurbeheerder kan beslissen om zich geleidelijk aan deze regels aan te passen, gedurende een periode van niet langer dan vier jaar na de inwerkingtreding van dit koninklijk besluit.

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

§ 3. De retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur kan worden gewijzigd om rekening te houden met de kosten van milieueffecten van de treinexploitatie. Deze wijzigingen worden gedifferentieerd naar gelang de omvang van het veroorzaakte effect. Elke wijziging van de infrastructuurretributies om rekening te houden met de kosten van geluidshinder ondersteunt de uitrusting van goederenwagons met de vanuit economisch oogpunt meest haalbare geluidsarme remtechnologie.

De Koning kan de nadere regels voor de toepassing van retributies die overeenkomen met de kosten van geluidshinder bepalen.

La tarification des coûts environnementaux entraînant une augmentation du montant global des recettes réalisées par le gestionnaire de l'infrastructure n'est cependant autorisée que si elle s'applique au fret routier, conformément au droit de l'Union européenne. Le cas échéant, le Roi détermine l'affectation de ces recettes supplémentaires.

§ 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 à l'annexe 1^{re}, points 1 et 2, et de périodes. Toutefois, l'importance relative des redevances d'utilisation de l'infrastructure est en rapport avec les coûts imputables aux différents services. ».

Art. 47. L'article 51 du même Code est remplacé par ce qui suit :

« Art. 51. La rétribution imposée pour l'accès aux voies dans les installations de service visées à l'annexe 1^{re}, point 2, et la fourniture de services dans ces installations, ne dépasse pas le coût de leur prestation majoré d'un bénéfice raisonnable.

Lorsque les services visés à l'annexe 1^{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 rétribution imposée pour un tel service ne dépasse pas le coût de la prestation majoré d'un bénéfice raisonnable. ».

Art. 48. Dans le même Code, il est inséré un article 52/1, rédigé comme suit :

« Art. 52/1. Les redevances d'utilisation de l'infrastructure pour l'utilisation de corridors ferroviaires définis dans la Décision 2009/561/CE sont différenciées de manière à encourager l'équipement des trains avec le système ETCS conforme à la version adoptée par la Décision 2008/386/CE et aux versions ultérieures. Cette différenciation n'entraîne aucun changement du montant global des recettes réalisées par le gestionnaire de l'infrastructure.

Cette différenciation des redevances d'utilisation de l'infrastructure ne s'applique pas aux lignes ferroviaires mentionnées dans la Décision 2009/561/CE sur lesquelles ne circulent que des trains équipés du système ETCS.

Le Roi peut décider d'étendre cette différenciation aux lignes ferroviaires non mentionnées dans la Décision 2009/561/CE.

Le Roi peut déterminer les modalités à suivre pour mettre en place cette différenciation de la redevance d'utilisation de l'infrastructure.

Cet article ne s'applique pas aux trains non équipés du système ETCS et utilisés pour les services régionaux de transport de voyageurs qui ont été mis en service pour la première fois avant 1985. ».

Art. 49. L'article 53 du même Code est remplacé par ce qui suit :

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

Dans le cadre de la tarification des coûts environnementaux, le gestionnaire de l'infrastructure conserve les informations nécessaires et garantit la traçabilité de l'origine de ces redevances. ».

Art. 50. Dans le même Code, il est inséré un article 53/1, rédigé comme suit :

« Art. 53/1. L'exploitant de l'installation destinée à la prestation des services visés à l'annexe 1^{re}, points 2, 3 et 4, transmet au gestionnaire de l'infrastructure les informations sur les rétributions à inclure dans le document de référence du réseau ou indique un site internet où ces informations sont mises gratuitement à disposition sous forme électronique. ».

Art. 51. L'article 54 du même Code est remplacé par ce qui suit :

« Art. 54. Le gestionnaire de l'infrastructure peut percevoir une redevance appropriée pour les capacités attribuées mais non utilisées. Cette redevance, perçue en cas de non-utilisation, encourage une utilisation efficace des capacités et est obligatoirement perçue lorsque des candidats qui se sont vu attribuer un sillon s'abstiennent, de façon régulière, de l'utiliser en tout ou partie. Le gestionnaire de l'infrastructure établit, dans son document de référence du réseau, les critères de détermination du défaut d'utilisation pour la perception de cette redevance. L'organe de contrôle vérifie ces critères. Le paiement de cette redevance est effectué soit par le candidat, soit par l'entreprise

De heffing voor milieukosten die resulteert in een verhoging van de totale inkomsten van de infrastructuurbeheerder, wordt echter uitsluitend toegestaan indien deze ook wordt toegepast op het goederenvervoer over de weg in overeenstemming met het recht van de Europese Unie. In voorkomend geval bepaalt de Koning voor welke doeleinden deze bijkomende inkomsten worden gebruikt.

§ 4. Om buitensporige schommelingen te voorkomen, mogen de retributies, bedoeld in §§ 1 tot 3, worden uitgedrukt als gemiddelden, berekend over een voldoende aantal in de bijlage 1, punten 1 en 2, bedoelde spoorwegdiensten en perioden. Niettemin dient de relatieve omvang van de retributies voor het gebruik van de infrastructuur te worden gerelateerd aan de kosten die aan de diensten moeten worden toegeschreven.".

Art. 47. Artikel 51 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt :

« Art. 51. De vergoeding voor de toegang op het spoor binnen de in bijlage 1, punt 2, bedoelde dienstvoorzieningen en op de verlening van diensten in deze voorzieningen liggen in geen geval hoger dan de kosten om de diensten te verrichten, vermeerderd met een redelijke winst.

Indien de aanvullende of ondersteunende diensten bedoeld in bijlage 1, punten 3 en 4, slechts door één leverancier worden aangeboden, zijn de voor dergelijke diensten geheven vergoedingen niet hoger dan de kosten die nodig zijn om de diensten te verrichten vermeerderd met een redelijke winst. ».

Art. 48. In dezelfde Codex wordt een artikel 52/1 ingevoegd, luidende :

"Art. 52/1. De retributies voor het gebruik van de infrastructuur voor het gebruik van de in Beschikking 2009/561/EG gespecificeerde spoorwegcorridors worden gedifferentieerd om een prikkel te geven om treinen uit te rusten met het ETCS dat voldoet aan de versie zoals door de Commissie is vastgesteld bij Beschikking 2008/386 en aan de volgende versies. Deze differentiatie leidt niet tot algemene veranderingen in de inkomsten voor de infrastructuurbeheerder.

Deze differentiatie van retributies voor het gebruik van infrastructuur is niet van toepassing op de in Beschikking 2009/561/EG gespecificeerde spoorlijnen waarop alleen verkeer is toegestaan met treinen die met het ETCS systeem zijn uitgerust.

De Koning kan beslissen om deze differentiatie uit te breiden tot spoorweglijnen die niet vermeld zijn in Beschikking 2009/561/EG.

De Koning kan de nadere regels bepalen die dienen gevolgd te worden bij het toepassen van de differentiatie van de retributies voor het gebruik van de infrastructuur.

Dit artikel is niet van toepassing op treinen die niet met het ETCS systeem zijn uitgerust en die voor regionale reizigersvervoerdiensten worden gebruikt die vóór 1985 voor het eerste in gebruik zijn genomen.".

Art. 49. Artikel 53 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt :

« Art. 53. De spoorweginfrastructuurbeheerder en de exploitant van de dienstvoorziening moeten altijd kunnen aantonen dat de retributies voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur en de vergoedingen voor de dienstvoorzieningen die daadwerkelijk gefactureerd worden in overeenstemming zijn met de methode, de reglementering en de schalen opgenomen in de netverklaring.

In het kader van de heffing van milieukosten houdt de infrastructuurbeheerder de nodige informatie bij en garandeert de traceerbaarheid van de oorsprong van deze retributies.".

Art. 50. In dezelfde Codex wordt een artikel 53/1 ingevoegd, luidende :

« Art. 53/1. De exploitant van de voorziening voor het leveren van de in bijlage 1, punten 2, 3 en 4, bedoelde diensten deelt aan de infrastructuurbeheerder de informatie betreffende hun vergoedingen mee, die in de netverklaring moeten worden opgenomen, of verwijst naar een internetsite waarop deze informatie kosteloos in elektronische vorm wordt aangeboden. ».

Art. 51. Artikel 54 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt :

"Art. 54. De infrastructuurbeheerder kan een passende retributie toepassen voor toegewezen maar niet-gebruikte capaciteit. Die retributie op niet-gebruikte capaciteit dient om een efficiënt capaciteitsgebruik aan te moedigen. Het toepassen van een dergelijk retributie voor kandidaten aan wie een treinpad is toegewezen, is verplicht indien zij regelmatig nalaten de toegewezen paden of delen daarvan te gebruiken. Voor de toepassing van deze retributie maakt de infrastructuurbeheerder in zijn netverklaring de criteria bekend voor het vaststellen van zulke nalatigheid van gebruik. Het toezichthoudende orgaan controleert deze criteria. Deze retributie wordt betaald door hetzij de

ferroviaire désignée, conformément à l'article 27/1. Le gestionnaire de l'infrastructure est, en permanence, en mesure d'indiquer à toute partie intéressée les capacités d'infrastructure qui ont déjà été attribuées aux entreprises ferroviaires utilisatrices. ».

Art. 52. L'article 55 du même Code, est remplacé par ce qui suit :

« Art. 55. § 1^{er}. Le gestionnaire de l'infrastructure peut imposer aux candidats des règles afin d'assurer la sauvegarde de ses aspirations légitimes en ce qui concerne les recettes et l'utilisation futures de l'infrastructure. Ces règles sont appropriées, transparentes et non discriminatoires. Elles sont détaillées dans le document de référence du réseau. Elles ne portent que sur la fourniture d'une garantie financière ne dépassant pas un niveau approprié, proportionnel au niveau d'activité envisagé du candidat, et sur la capacité à présenter des offres conformes en vue de l'obtention de capacités de l'infrastructure.

§ 2. Le Roi peut arrêter les critères à respecter pour l'application du présent article. ».

Art. 53. L'article 56 du même Code est remplacé par ce qui suit :

« Art. 56. § 1^{er}. Par dérogation à la section 2, le Roi peut, par un arrêté délibéré en Conseil des ministres, décider, si le marché s'y prête, 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, sur la base de principes efficaces, transparents et non discriminatoires, tout en garantissant une compétitivité optimale des segments du marché ferroviaire. Le système de tarification respecte les gains de productivité réalisés par les entreprises ferroviaires.

L'arrêté visé à l'alinéa 1^{er} 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.

Préalablement à l'arrêté visée à l'alinéa 1^{er}, le gestionnaire de l'infrastructure réalise un rapport d'évaluation de la pertinence de majorations pour des segments de marché spécifiques, en considérant au moins les paires d'éléments énumérées à l'annexe 24, point 1, et en retenant les plus pertinentes. La liste des segments de marché définis par le gestionnaire de l'infrastructure contient au moins les trois segments suivants : services de fret, services de transport de voyageurs dans le cadre d'un contrat de service public et autres services de transport de voyageurs.

Le gestionnaire de l'infrastructure peut procéder à une différenciation plus poussée des segments de marché en fonction des marchandises ou des voyageurs transportés.

Les segments de marché sur lesquels les entreprises ferroviaires n'interviennent pas actuellement mais peuvent fournir des services durant la période de validité du système de tarification sont également définis. Pour ces segments de marché, le gestionnaire de l'infrastructure n'introduit pas de majoration dans le système de tarification.

La liste des segments de marché est publiée dans le document de référence du réseau et fait l'objet d'une révision au moins tous les cinq ans. L'organe de contrôle vérifie cette liste conformément à l'article 62.

§ 2. Lorsque des éléments essentiels du système de tarification fixé conformément au paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, sont modifiés, ces modifications sont rendues publiques au moins trois mois avant la date limite de publication du document de référence du réseau. ».

Art. 54. L'article 59, § 5, du même Code est complété par la phrase suivante :

« Les systèmes de réductions sont appliqués de manière non discriminatoire à toutes les entreprises ferroviaires. ».

Art. 55. Dans le texte néerlandais de l'article 60 de du même Code, les mots « retributies voor het gebruik van de » sont insérés entre les mots « treffen voor » et les mots « spoorweginfrastructuurgebruik ».

Art. 56. Dans le titre 3, chapitre 5, du même Code, il est inséré une section 4 intitulée :

« Section 4. – Coopération avec d'autres gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire ».

Art. 57. Dans la section 4 insérée par l'article 56, il est inséré un article 60/1, rédigé comme suit :

« Art. 60/1. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire coopère et s'associe avec les gestionnaires d'infrastructure ferroviaire des autres

kandidaat, hetzij de spoorwegonderneming die overeenkomstig artikel 27/1, is aangewezen. De infrastructuurbeheerder is te allen tijde in staat aan iedere belanghebbende mee te delen welke infrastructuurcapaciteit al is toegewezen aan de spoorwegondernemingen die daarvan gebruikmaken. ».

Art. 52. Artikel 55 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt :

« Art. 55. § 1. De infrastructuurbeheerder kan met betrekking tot kandidaten regels vaststellen om ervoor te zorgen dat aan zijn gewettigde verwachtingen ten aanzien van toekomstige inkomsten en het toekomstige gebruik van de infrastructuur wordt voldaan. Dergelijke regels moeten passend, transparant en niet-discriminerend zijn. Zij worden gespecificeerd in de netverklaring. De regels hebben slechts betrekking op een financiële garantie, die een passend niveau, dat in verhouding staat tot het beoogde bedrijfsactiviteitsniveau van de kandidaat, niet mag overschrijden, en op de mogelijkheid om reglementaire offertes voor infrastructuurcapaciteit in te dienen.

§ 2. De Koning kan criteria bepalen die dienen te worden nageleefd voor de toepassing van dit artikel. ».

Art. 53. Artikel 56 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt :

« Art. 56. § 1. In afwijking van afdeling 2 kan de Koning, zo de markt dit aankan, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, besluiten tot extra retributies voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur om de volledige dekking van de door de spoorweginfrastructuurbeheerder gemaakte kosten te verkrijgen, op basis van efficiënte, transparante en niet-discriminerende beginselen, waarbij een optimale concurrentiepositie van spoorwegmarktsegmenten wordt gewaarborgd. De heffingsregeling moet productiviteitsstijgingen die de spoorwegondernemingen hebben verwezenlijkt, respecteren.

Het in het eerste lid bedoelde besluit sluit het gebruik van de spoorweginfrastructuren door marktsegmenten, die op zijn minst de rechtstreeks uit de exploitatie van de spoorwegdiensten voortvloeiende kosten kunnen dekken, niet uit, en ook niet een rendement indien de markt het toelaat.

Voorafgaand aan het in eerste lid bedoelde besluit maakt de infrastructuurbeheerder een evaluatieverslag op over de relevantie van extra retributies voor bepaalde marktsegmenten, waarbij hij minstens rekening houdt met de in bijlage 24, punt 1, genoemde paren van beoordelingselementen en daaruit de relevante selecteert. De door de infrastructuurbeheerder vastgestelde lijst van marktsegmenten bevat ten minste de drie volgende segmenten : goederenvervoerdiensten, reizigersvervoerdiensten in het kader van een openbare dienstcontract en overige reizigersvervoerdiensten.

De infrastructuurbeheerder kan de marktsegmenten verder onderverdelen naar goederensoort of reizigerscategorie.

Ook marktsegmenten waarin spoorwegondernemingen thans niet actief zijn, maar waarin tijdens de geldigheidsperiode van de heffingsregeling diensten kunnen worden verleend, worden vermeld. De infrastructuurbeheerder neemt voor deze marktsegmenten geen extra retributies in de heffingsregeling op.

De lijst van marktsegmenten wordt bekendgemaakt in de netverklaring en wordt minstens om de vijf jaar herzien. Het toezichthoudende orgaan beheert deze lijst in overeenstemming met artikel 62.

§ 2. Wanneer de essentiële onderdelen van de heffingsregeling, vastgesteld overeenkomstig paragraaf 1, eerste lid, gewijzigd zijn, worden deze wijzigingen bekend gemaakt ten minste drie maanden voor de uiterste termijn voor de bekendmaking van de netverklaring. ».

Art. 54. Artikel 59, § 5, van dezelfde Codex wordt aangevuld met de volgende zin :

« De kortingsregelingen worden jegens alle spoorwegondernemingen op niet-discriminerende wijze toegepast. ».

Art. 55. In de Nederlandse tekst van artikel 60 van dezelfde Codex worden de woorden « retributies voor het gebruik van de » ingevoegd tussen de woorden « treffen voor » en de woorden « spoorweginfrastructuurgebruik ».

Art. 56. In titel 3, hoofdstuk 5, van dezelfde Codex wordt een afdeling 4 ingevoegd, luidende :

« Afdeling 4. – Samenwerking met andere spoorweginfrastructuurbeheerders ».

Art. 57. In afdeling 4, ingevoegd bij artikel 56, wordt een artikel 60/1 ingevoegd, luidende :

« Art. 60/1. De infrastructuurbeheerder werkt samen met en onderhandelt met de infrastructuurbeheerders van de andere lidstaten van de Europese Unie om de invoering van efficiënte heffingsregelingen

États membres de l'Union européenne de manière à permettre l'application de systèmes de tarification efficaces et pour coordonner la tarification ou pour percevoir la redevance pour le fonctionnement des services ferroviaires circulant sur plusieurs réseaux du système ferroviaire au sein de l'Union. Le gestionnaire de l'infrastructure s'efforce en particulier de garantir une compétitivité optimale des services ferroviaires internationaux et d'assurer une utilisation efficace des réseaux ferroviaires. À cette fin, il met en place les procédures appropriées, dans le respect des règles fixées par la Directive 2012/34/UE du Parlement Européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen.

Le gestionnaire de l'infrastructure coopère avec les gestionnaires d'infrastructure ferroviaire des autres États membres de l'Union européenne en vue d'une application efficace des majorations visées à l'article 56 et des systèmes d'amélioration des performances visés à l'article 23, pour le trafic circulant sur plusieurs réseaux du système ferroviaire au sein de l'Union. ».

Art. 58. A l'article 62 du même Code, modifié par l'arrêté royal du 21 décembre 2013, les modifications suivantes sont apportées :

1° dans le paragraphe 3, le 1° est remplacé par ce qui suit :

« 1° contrôle la conformité du document de référence du réseau, dans ses versions provisoires et définitives, au présent Code ferroviaire et à ses arrêtés d'exécution; »;

2° dans le paragraphe 3, le 5° est complété par la phrase suivante :

« Le Roi peut arrêter la procédure et les critères à respecter lors de cet examen; »;

3° dans le paragraphe 3, le 9° est remplacé par ce qui suit :

« 9° contrôle l'accès aux services et leur tarification conformément à l'article 9; »;

4° le 10° est remplacé par ce qui suit :

« 10° vérifie que l'exercice de la servitude perpétuelle visée à l'article 156^{quater}, § 1^{er}, de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques ne porte pas atteinte au droit d'accès visé à l'article 9 du Code ferroviaire. ».

5° le paragraphe 3 est complété par un alinéa rédigé comme suit :

« Sans préjudice des compétences des autorités nationales de concurrence pour assurer la concurrence sur le marché des services ferroviaires, l'organe de contrôle est habilité à assurer le suivi de la situation de la concurrence sur les marchés des services ferroviaires et, en particulier, à contrôler l'alinéa 1^{er}, 1° à 10°, de sa propre initiative en vue de prévenir toute discrimination à l'égard des candidats. Il vérifie notamment si le document de référence du réseau contient des clauses discriminatoires ou octroie au gestionnaire de l'infrastructure des pouvoirs discrétionnaires pouvant être utilisés à des fins de discrimination à l'égard des candidats. »;

6° dans le paragraphe 4, alinéa 1^{er}, est inséré le 3° rédigé comme suit :

« 3° dans les dix jours ouvrables, les litiges relatifs au système d'amélioration des performances, sans préjudice des voies de recours existantes, à la demande du gestionnaire de l'infrastructure ou d'une entreprise ferroviaire. ».

7° le paragraphe 4 est complété par la phrase suivante :

« Ce règlement est également exposé dans le document de référence du réseau. »;

8° le paragraphe 5 est remplacé par ce qui suit :

« § 5. Au titre de ses missions de recours administratif, l'organe de contrôle peut être saisi sur plainte écrite, notifiée par envoi recommandé, par tout candidat, notamment pour introduire un recours contre les décisions prises par le gestionnaire de l'infrastructure ou, le cas échéant, par l'entreprise ferroviaire ou l'exploitant d'une installation de service, s'il s'estime victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice en ce qui concerne :

1° le document de référence du réseau, dans ses versions provisoires et définitives, ou les critères qu'il contient;

2° la procédure de répartition des capacités d'infrastructure et ses résultats et les obligations qui en découlent;

3° le système de tarification, en ce compris le système d'amélioration des performances visé à l'article 23, alinéa 3, le niveau ou la structure des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et les obligations qui en découlent;

mogelijk te maken alsook om de heffing te coördineren of om retributies te heffen voor de exploitatie van treindiensten die over meer spoorweginnen binnen de Unie worden verricht. De infrastructuurbeheerder spant zich in het bijzonder in voor het waarborgen van een optimale concurrentiepositie van internationale spoorvervoersdiensten en voor het verzekeren van een efficiënt gebruik van de spoorweginnen. Hiertoe ontwikkelt hij passende procedures, met inachtneming van de bepalingen van de Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europees spoorweginnet.

De infrastructuurbeheerder werkt samen met de infrastructuurbeheerders van andere lidstaten van de Europese Unie opdat de in artikel 56 bedoelde extra retributies en de in artikel 23 bedoelde prestatieregelingen op efficiënte wijze kunnen worden toegepast op verkeer dat gebruik maakt van meerdere spoorweginnen binnen de Unie.".

Art. 58. In artikel 62 van dezelfde Codex, gewijzigd door het koninklijk besluit van 21 december 2013, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° in paragraaf 3, wordt de bepaling onder 1° vervangen als volgt :

"1° het controleert de overeenstemming van de voorlopige en de definitieve versie van de netverklaring met deze Spoorcodex en zijn uitvoeringsbesluiten;"

2° in paragraaf 3, wordt de bepaling onder 5° aangevuld met de volgende zin :

"De Koning kan de procedure en de criteria bepalen die tijdens het onderzoek moeten worden nageleefd;"

3° in paragraaf 3, wordt de bepaling onder 9° vervangen als volgt :

"9° het controleert de toegang tot de diensten en hun heffingen overeenkomstig artikel 9;"

4° de bepaling onder 10° wordt vervangen als volgt :

"10° het controleert of de uitoefening van de eeuwigdurende erfdienstbaarheid bedoeld in artikel 156^{quater}, § 1, van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, het recht van toegang bedoeld in artikel 9 van de Spoorcodex niet in het gedrang brengt."

5° paragraaf 3 wordt aangevuld met een lid, luidende :

"Onverminderd de bevoegdheden van de nationale mededingingsautoriteiten om de concurrentie op de markt voor spoorwegdiensten te garanderen, heeft het toezichthoudende orgaan de bevoegdheid toezicht te houden op de toestand van de concurrentie op de markt voor spoorwegdiensten en controleert zij in het bijzonder uit eigen beweging het eerste lid, 1° tot 10°, teneinde discriminatie van de kandidaten te voorkomen. Zij gaat met name na of de netverklaringen discriminerende bepalingen bevatten en of deze beslissingsbevoegdheden voor de infrastructuurbeheerder schepingen die kunnen worden gebruikt om de kandidaten te discrimineren."

6° in paragraaf 4, eerste lid, wordt 3° ingevoegd, luidende :

"3° binnen tien werkdagen, de geschillen in verband met de prestatieregeling, onverminderd de bestaande beroepsprocedures, op vraag van de infrastructuurbeheerder of van een spoorwegonderneming."

7° paragraaf 4 wordt aangevuld met de volgende zin :

"Deze nadere regels worden bovendien opgenomen in de netverklaring;"

8° paragraaf 5 wordt vervangen als volgt :

"§ 5. Teneinde zijn opdracht inzake de behandeling van klachten te vervullen, kunnen bij het toezichthoudende orgaan schriftelijke klachten worden ingediend bij aangetekende zending door elke kandidaat, met name om beroep in te stellen tegen beslissingen van de infrastructuurbeheerder of, in voorkomend geval, de spoorwegonderneming of de exploitant van een dienstvoorziening wanneer hij denkt het slachtoffer te zijn van een oneerlijke behandeling, van een discriminatie of van elk ander nadeel met betrekking tot :

1° de voorlopige en de definitieve versies van de netverklaring of de criteria die erin zijn opgenomen;

2° de toewijzingsprocedure voor infrastructuurcapaciteit en haar resultaten en de verplichtingen die daaruit voortvloeien;

3° de heffingsregeling, met inbegrip van de prestatieregeling bedoeld in artikel 23, derde lid, de hoogte of de structuur van retributies voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur en de verplichtingen die daaruit voortvloeien;

4° les dispositions en matière d'accès à l'infrastructure ferroviaire visées aux articles 5, 6, 7, 1° et 3°, 8 et 9;

5° les dispositions en matière d'accès aux installations de service visées à l'article 9;

6° l'exercice de la servitude perpétuelle visée à l'article 156^{quater}, § 1^{er}, de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques.

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. ».

Art. 59. A l'article 63 du même Code, modifié par l'arrêté royal du 21 décembre 2013, les modifications suivantes sont apportées :

1° le paragraphe 3 est remplacé par ce qui suit :

« § 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, et notamment en matière d'accès aux installations de service conformément à l'article 9.

Au cas où un recours est introduit contre un refus d'octroyer des capacités ou contre les modalités d'une proposition de capacités, l'organisme de contrôle soit confirme qu'il n'y a pas lieu de modifier la décision prise par le gestionnaire de l'infrastructure, soit modifie la décision incriminée conformément à sa décision. »;

2° l'article est complété par un paragraphe 4, rédigé comme suit :

« § 4. L'organe de contrôle est habilité à effectuer des audits ou à commander des audits externes auprès du gestionnaire de l'infrastructure, des exploitants d'installations de service et, le cas échéant, auprès des entreprises ferroviaires pour vérifier le respect des dispositions relatives à la séparation comptable établies à l'article 4. A cet égard, l'organe de contrôle est habilité à demander toute information utile. En particulier, il est habilité à demander au gestionnaire de l'infrastructure, aux exploitants d'installations de service et à toutes les entreprises ou autres entités qui assurent ou intègrent différents types de services de transport ferroviaire ou de gestion de l'infrastructure, tels que visés à l'article 4, § 1^{er}, et à l'article 9 la totalité ou une partie des informations comptables mentionnées à l'annexe 26, avec un degré de détail suffisant au regard de ce qui est jugé nécessaire et proportionné.

Sans préjudice des pouvoirs des autorités nationales chargées des questions en matière d'aides d'État, l'organisme de contrôle peut en outre tirer des comptes des conclusions au sujet de problèmes en matière d'aides d'État, conclusions qu'il transmet aux dites autorités. ».

Art. 60. L'article 64 du même Code, est modifié comme suit :

1° l'alinéa 3 est abrogé;

2° l'article est complété par quatre alinéas rédigés comme suit :

« L'amende est recouvrée au profit du Trésor par l'administration de la taxe sur la valeur ajoutée, de l'enregistrement et des domaines.

Chaque année au 1^{er} janvier, ces montants sont adaptés à l'indice santé selon la formule suivante : le montant de base multiplié par le nouvel indice et divisé par l'indice de départ.

Le nouvel indice est l'indice santé du mois de novembre de l'année précédant l'année dans laquelle les montants sont adaptés conformément à l'alinéa 4. L'indice de départ est l'indice santé de novembre 2013. Le résultat obtenu est arrondi à l'euro supérieur si la partie décimale est supérieure ou égale à cinquante cents. Il l'est à l'euro inférieur si cette partie est inférieure à cinquante cents.

Le délai de prescription pour l'infliction d'une amende administrative est fixé à trois ans à partir de la date de commission des faits. Le droit de percevoir l'amende administrative se prescrit par deux ans à dater du dernier jour où le contrevenant aurait dû payer.

Si le contrevenant paie l'amende administrative avec retard, le montant est majoré de plein droit du taux d'intérêt légal, avec un minimum de cinq pour cent du montant de l'amende administrative. ».

4° de in de artikelen 5, 6, 7, 1° en 3°, 8 en 9 opgenomen bepalingen inzake toegang tot de spoorweginfrastructuur;

5° de in artikel 9 opgenomen bepalingen inzake toegang tot de dienstvoorzieningen;

6° de uitoefening van de eeuwigdurende erfdiensbaarheid bedoeld in artikel 156^{quater}, § 1, van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven.

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

Art. 59. In artikel 63 van dezelfde Codex, gewijzigd door het koninklijk besluit van 21 december 2013, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° paragraaf 3 wordt vervangen als volgt :

« § 3. In uitvoering van zijn opdrachten inzake controle en administratief beroep, neemt het toezichthoudende orgaan elke maatregel die nodig is, met inbegrip van bewarende maatregelen en bestuurlijke boetes, om een einde te stellen aan de inbreuken op de netverklaring, de toewijzing van de capaciteit, de heffingen voor het gebruik van infrastructuur en de bepalingen inzake toegang overeenkomstig de artikelen 64 en 65, en onder meer inzake toegang tot dienstvoorzieningen overeenkomstig artikel 9.

Indien beroep wordt ingesteld tegen een weigering capaciteit te verlenen, of tegen de voorwaarden van een capaciteitsaanbod, beslist het toezichthoudende orgaan ofwel dat er geen wijziging van de beslissing van de infrastructuurbeheerder nodig is, ofwel dat de betwiste beslissing overeenkomstig haar beslissing wordt gewijzigd. »;

2° het artikel wordt aangevuld met een paragraaf 4, luidende als volgt :

« § 4. Het toezichthoudende orgaan heeft de bevoegdheid om audits uit te voeren of externe audits te laten uitvoeren bij de infrastructuurbeheerder, exploitanten van dienstvoorzieningen en, zo nodig, spoorwondernemingen om de naleving van de in artikel 4 voorgeschreven boekhoudkundige scheiding te controleren. In dit verband kan het toezichthoudende orgaan om alle relevante informatie verzoeken. Het toezichthoudende orgaan heeft in het bijzonder de bevoegdheid om de infrastructuurbeheerder, exploitanten van dienstvoorzieningen en alle ondernemingen of andere entiteiten die verschillende typen spoorvervoer of infrastructuurbeheer uitvoeren of integreren als bedoeld in artikel 4, § 1, en in artikel 9, te verzoeken om alle in bijlage 26 genoemde boekhoudkundige informatie of een gedeelte daarvan te verstrekken, in voldoende mate gedetailleerd, overeenkomstig hetgeen als noodzakelijk en evenredig wordt geacht.

Onverminderd de bevoegdheden van de autoriteiten die bevoegd zijn voor gevallen van staatssteun, mag het toezichthoudende orgaan aan de hand van de boekhouding ook conclusies trekken inzake gevallen van staatssteun, en deelt zij die gevallen mee aan deze autoriteiten. ».

Art. 60. Artikel 64 van dezelfde Codex wordt gewijzigd als volgt :

1° het derde lid wordt opgeheven;

2° hetzelfde artikel wordt aangevuld met vier leden die luiden als volgt :

« De boete wordt door de administratie van de belasting over de toegevoegde waarde, de registratie en de domeinen gestort aan de Schatkist.

Elk jaar op 1 januari, worden deze bedragen aangepast aan de gezondheidsindex volgens de volgende formule : het basisbedrag, vermenigvuldigd met de nieuwe index en gedeeld door de oorspronkelijke index.

De nieuwe index is de gezondheidsindex van de maand november van het jaar voorafgaand aan het jaar waarin de bedragen overeenkomstig het vierde lid worden aangepast. De oorspronkelijke index is de gezondheidsindex van november 2013. Het bekomen resultaat wordt afgerond naar de hogere euro indien het deel in decimalen groter of gelijk is aan vijftig cent. De afronding gebeurt naar de lagere euro indien dit deel kleiner is dan vijftig cent.

De verjaringstermijn voor invordering van de bestuurlijke boete wordt vastgesteld op drie jaar vanaf de dag waarop de feiten gepleegd zijn. De bevoegdheid tot invordering van de bestuurlijke boete verjaart na twee jaar vanaf de laatste dag waarop de overtreder diende te betalen.

Indien de overtreder de bestuurlijke boete te laat betaalt, wordt het bedrag van rechtswege verhoogd met de wettelijke rentevoet, met een minimum van vijf procent van het bedrag van de bestuurlijke boete. ».

Art. 61. Dans l'article 65 du même Code, l'alinéa 1^{er} est remplacé par ce qui suit :

« L'organe de contrôle statue dans les cas visés à l'article 63, § 3, après avoir entendu les parties en cause, dans les six semaines qui suivent la réception de toutes les informations utiles. L'organe de contrôle traite les plaintes et sollicite des informations utiles et engage des consultations avec toutes les parties concernées dans un délai d'un mois à partir de la réception de la plainte. Le Roi détermine les modalités de la procédure dans les cas visés à l'article 63, § 3. ».

Art. 62. Dans le titre 3, chapitre 6, du même Code, une section 3/1 est insérée, intitulée :

« Section 3/1. Coopération avec d'autres organes, consultation et demande d'informations ».

Art. 63. Dans la section 3/1 insérée par l'article 62, il est inséré un article 66/1, rédigé comme suit :

« Art. 66/1. L'organe de contrôle coopère étroitement avec l'autorité de sécurité et avec l'autorité responsable des licences.

Ces organes élaborent ensemble un cadre de coopération et d'échange d'informations visant à prévenir les effets préjudiciables à la concurrence ou à la sécurité sur le marché ferroviaire. Ce cadre contient entre autres un mécanisme permettant, d'une part, à l'organe de contrôle d'adresser des recommandations à l'autorité de sécurité et à l'autorité responsable des licences sur des aspects susceptibles de nuire à la concurrence sur le marché ferroviaire et, d'autre part, à l'autorité de sécurité d'adresser des recommandations à l'organe de contrôle et à l'autorité responsable de la délivrance des licences sur des aspects susceptibles de compromettre la sécurité. Sans préjudice de l'indépendance de chacun de ces organes dans son domaine de compétences propres, les autorités concernées examinent ces recommandations avant d'adopter leurs décisions. Si l'organe concerné décide de s'écarter de ces recommandations, il en donne les raisons dans ses décisions. ».

Art. 64. Dans la même section 3/1, il est inséré un article 66/2 rédigé comme suit :

« Art. 66/2. A intervalles réguliers, et au moins tous les deux ans, l'organe de contrôle consulte les représentants des usagers des services ferroviaires de transport de fret et de voyageurs pour tenir compte de leurs opinions quant au marché ferroviaire. ».

Art. 65. Dans la même section 3/1, il est inséré un article 66/3, rédigé comme suit :

« Art. 66/3. § 1^{er}. L'organe de contrôle est habilité à demander les informations utiles au gestionnaire de l'infrastructure, aux candidats et à toute autre partie intéressée.

Ces informations sont fournies dans un délai raisonnable, fixé par l'organe de contrôle, ne dépassant pas un mois, à moins que, dans des circonstances exceptionnelles, l'organe de contrôle n'accepte et n'autorise une prorogation limitée n'excédant pas deux semaines.

Les informations à fournir à l'organe de contrôle comprennent toutes les données requises par celui-ci dans le cadre de ses fonctions de recours et de surveillance de la concurrence sur les marchés des services ferroviaires. Il s'agit notamment des données nécessaires pour établir des statistiques et observer le marché.

§ 2. Le fait, pour le gestionnaire de l'infrastructure, les candidats ou tout autre partie intéressée, de ne pas répondre à la demande d'information formulée par l'organe de contrôle, dans le délai fixé par celui-ci, est constitutif d'une infraction susceptible d'être sanctionnée d'une amende administrative sur une base forfaitaire ou par jour.

L'amende ne peut être, par jour calendrier, inférieure à 1.000 euros ni supérieure à 2.000 euros, ni au total, supérieure à 60.000 euros.

L'amende est recouvrée au profit du Trésor par l'administration de la taxe sur la valeur ajoutée, de l'enregistrement et des domaines.

Chaque année au 1^{er} janvier, ces montants sont adaptés à l'indice santé selon la formule suivante : le montant de base multiplié par le nouvel indice et divisé par l'indice de départ.

Le nouvel indice est l'indice santé du mois de novembre de l'année précédant l'année dans laquelle les montants sont adaptés conformément à l'alinéa 4. L'indice de départ est l'indice santé de novembre 2013. Le résultat obtenu est arrondi à l'euro supérieur si la partie décimale est supérieure ou égale à cinquante cents. Il l'est à l'euro inférieur si cette

Art. 61. In artikel 65 van dezelfde Codex, wordt het eerste lid vervangen als volgt :

“Het toezichthoudende orgaan beslist in de gevallen bedoeld in artikel 63, § 3, na de betrokken partijen te hebben gehoord, binnen zes weken na ontvangst van alle relevante inlichtingen. Het toezichthoudende orgaan neemt klachten in behandeling en vraagt relevante informatie op en treedt in overleg met alle betrokken partijen binnen een maand vanaf de ontvangst van de klacht. De Koning bepaalt de nadere regels voor de procedure in de gevallen bedoeld in artikel 63, § 3.”.

Art. 62. In titel 3, hoofdstuk 6, van dezelfde Codex, wordt een afdeling 3/1 ingevoegd, luidende :

“Afdeling 3/1. Samenwerking met andere organen, overleg en aanvraag van informatie”.

Art. 63. In afdeling 3/1, ingevoegd door artikel 62, wordt een artikel 66/1 ingevoegd, luidende :

“Art. 66/1. Het toezichthoudende orgaan werkt nauw samen met de veiligheidsinstantie en met de vergunningverlenende autoriteit.

Deze organen ontwikkelen een gemeenschappelijk kader voor samenwerking en informatie-uitwisseling dat erop is gericht nadelige effecten voor de concurrentie of de veiligheid in de spoorwegsector te voorkomen. Dit kader voorziet onder meer in een mechanisme voor het verstrekken van aanbevelingen door het toezichthoudende orgaan aan de veiligheidsinstantie en aan de vergunningverlenende autoriteit over kwesties die de concurrentie op de spoorwegmarkt voor spoorwegdiensten kunnen verstoren, evenals in een mechanisme voor het verstrekken van aanbevelingen door de veiligheidsinstantie aan het toezichthoudende orgaan en de instantie die verantwoordelijk is voor het verlenen van vergunningen over kwesties die van invloed kunnen zijn op de veiligheid. Onverminderd de onafhankelijkheid van elk van de instanties in de uitoefening van hun respectieve bevoegdheden bestuderen de betreffende instanties deze aanbevelingen alvorens besluiten te nemen. Indien de desbetreffende instantie besluit van deze aanbevelingen af te wijken, vermeldt zij de redenen daarvoor in haar besluiten.”.

Art. 64. In dezelfde afdeling 3/1 wordt een artikel 66/2 ingevoegd, luidende :

“Art. 66/2. Het toezichthoudende orgaan raadpleegt regelmatig en ten minste om de twee jaar de vertegenwoordigers van de gebruikers van spoorvervoersdiensten voor goederen en reizigers, teneinde rekening te houden met hun standpunten ten aanzien van de spoorwegmarkt.”.

Art. 65. In dezelfde afdeling 3/1 wordt een artikel 66/3 ingevoegd, luidende :

“Art. 66/3. § 1. Het toezichthoudende orgaan is bevoegd om nuttige informatie op te vragen bij de infrastructuurbeheerder, de kandidaten en elke andere belanghebbende partij.

Deze informatie wordt verstrekt binnen een redelijke, door het toezichthoudende orgaan vastgestelde termijn van ten hoogste een maand, tenzij het toezichthoudende orgaan in uitzonderlijke gevallen instemt met en toestemming verleent voor een verlenging met ten hoogste twee weken.

De aan het toezichthoudende orgaan te verstrekken informatie omvat alle gegevens waarom het toezichthoudende orgaan verzoekt in het kader van haar functies als beroepsinstantie en toezichthoudster op de mededinging op de markten voor spoorwegdiensten. Dit omvat gegevens die nodig is voor statistische en marktwaarnemingsdoelinden.

§ 2. Het feit dat de infrastructuurbeheerder, de kandidaten of elke andere belanghebbende partij, geen gevolg geven aan het verzoek om informatie van het toezichthoudende orgaan, binnen de door deze laatste bepaalde termijn, is een inbreuk die bestraft kan worden met een bestuurlijke boete op forfaitaire basis of per dag.

De boete mag per kalenderdag niet lager zijn dan 1.000 euro en niet hoger dan 2.000 euro, noch in totaal hoger zijn dan 60.000 euro.

De boete wordt door de administratie van de belasting, de registratie en de domeinen over de toegevoegde waarde gestort aan de Schatkist.

Elk jaar op 1 januari, worden deze bedragen aangepast aan de gezondheidsindex volgens de volgende formule : het basisbedrag, vermenigvuldigd met de nieuwe index en gedeeld door de oorspronkelijke index.

De nieuwe index is de gezondheidsindex van de maand november van het jaar voorafgaand aan het jaar waarin de bedragen overeenkomstig het vierde lid worden aangepast. De oorspronkelijke index is de gezondheidsindex van november 2013. Het bekomen resultaat wordt afgerond naar de hogere euro indien het deel in

partie est inférieure à cinquante cents.

Le délai de prescription pour l'infliction d'une amende administrative est fixé à trois ans à partir de la date de commission des faits. Le droit de percevoir l'amende administrative se prescrit par deux ans à dater du dernier jour où le contrevenant aurait dû payer.

Si le contrevenant paie l'amende administrative avec retard, le montant est majoré de plein droit du taux d'intérêt légal, avec un minimum de cinq pour cent du montant de l'amende administrative. ».

Art. 66. Dans la même section 3/1, il est inséré un article 66/4, rédigé comme suit :

« Art. 66/4. § 1^{er}. L'organe de contrôle échange avec les organes de contrôle des autres Etats membres de l'Union européenne des informations sur son travail et ses principes et pratiques décisionnels, notamment, sur les principaux aspects de ses procédures et sur les problèmes d'interprétation de la législation ferroviaire transposée de l'Union. Il coopère avec les organes de contrôle des autres Etats membres de l'Union européenne afin de coordonner les processus décisionnels. À cette fin, il participe et collabore au sein d'un réseau réunissant les organes de contrôle des Etats membres.

§ 2. L'organe de contrôle coopère étroitement avec les organes de contrôle des autres Etats membres, notamment en fixant des modalités de collaboration à des fins d'assistance mutuelle dans le cadre des tâches de surveillance du marché et de traitement des plaintes ou des enquêtes.

§ 3. En cas de plainte ou d'enquête lancée de sa propre initiative sur des questions d'accès ou de tarification relatives à un sillon international, ainsi que dans le cadre de la surveillance de la concurrence sur le marché concernant des services de transport ferroviaire international, l'organe de contrôle consulte les organes de contrôle de tous les autres Etats membres par lesquels passe le sillon international en cause et, le cas échéant, la Commission européenne, et leur demande toutes les informations nécessaires avant de prendre une décision.

§ 4. S'il est consulté par un organe de contrôle d'un autre Etat membre, il fournit toutes les informations qu'il a lui-même le droit de demander en vertu du présent Code. Ces informations ne peuvent être utilisées qu'aux fins du traitement de la plainte ou de l'enquête visée au paragraphe 3.

§ 5. Lorsque l'organe de contrôle reçoit une plainte ou mène une enquête de sa propre initiative, il transmet toute information pertinente à l'organe de contrôle responsable afin que celui-ci puisse prendre des mesures à l'égard des parties concernées.

§ 6. Tout représentant des gestionnaires de l'infrastructure associé conformément à l'article 45 fournit sans délai toutes les informations nécessaires aux fins du traitement de la plainte ou de l'enquête visée au paragraphe 3, qui ont été demandées par l'organe de contrôle de l'Etat membre où se situe le représentant associé. L'organe de contrôle est habilité à transmettre ces informations concernant le sillon international aux organismes de contrôle visés au paragraphe 3.

§ 7. A la demande d'un organe de contrôle, la Commission européenne peut prendre part aux activités énumérées aux paragraphes 2 à 6 afin de faciliter la coopération des organismes de contrôle mentionnée auxdits paragraphes.

§ 8. L'organe de contrôle élabore des principes et pratiques communs avec d'autres organismes de contrôle pour les décisions qu'ils sont habilités à prendre en vertu de la présente loi.

§ 9. L'organe de contrôle évalue les décisions et pratiques des associations de gestionnaires de l'infrastructure visées aux articles 60/1 et 45, qui exécutent les dispositions du présent Code ou, de manière générale, facilitent le transport ferroviaire international. ».

Art. 67. Dans l'article 70, § 6, du même Code, dans le texte néerlandais, le mot « moduleert » est remplacé par le mot « aanpast ».

Art. 68. Dans l'article 93 du même Code, le paragraphe 5 est abrogé.

Art. 69. Dans l'article 112 du même Code, le paragraphe 1^{er} est complété par les mots « et à l'article 215 ».

Art. 70. Dans l'article 168, § 1^{er}, du même Code, dans le texte néerlandais, les mots « toestemming voor » sont remplacés par les mots « toelating tot ».

decimalen groter of gelijk is aan vijftig cent. De afronding gebeurt naar de lagere euro indien dit deel kleiner is dan vijftig cent.

De verjaringstermijn voor invordering van de bestuurlijke boete wordt vastgesteld op drie jaar vanaf de dag waarop de feiten gepleegd zijn. De bevoegdheid tot invordering van de bestuurlijke boete verjaart na twee jaar vanaf de laatste dag waarop de overtreder diende te betalen.

Indien de overtreder de bestuurlijke boete te laat betaalt, wordt het bedrag van rechtswege verhoogd met de wettelijke rentevoet, met een minimum van vijf procent van het bedrag van de bestuurlijke boete. ».

Art. 66. In dezelfde afdeling 3/1 wordt een artikel 66/4 ingevoegd, luidende :

« Art. 66/4. § 1. Het toezichthoudende orgaan wisselt met toezichthoudende organen van andere lidstaten van de Europese Unie informatie uit over zijn werk en zijn besluitvormingsbeginselen en -praktijk en wisselt, in het bijzonder, informatie uit over de hoofdpunten van zijn procedures en over de problemen met de interpretatie van omgezet spoorwerecht van de Unie. Het werkt samen met toezichthoudende organen van andere lidstaten van de Europese Unie met als doel de besluitvorming te coördineren. Daartoe neemt hij deel aan en werkt hij samen in een net dat de toezichthoudende organen van lidstaten verenigt.

§ 2. Het toezichthoudende orgaan werkt nauw samen met de toezichthoudende organen van andere lidstaten, onder meer door middel van werkafspraken, om elkaar wederzijdse bijstand te verlenen bij de taken inzake markttoezicht, klachtenbehandeling en onderzoeken.

§ 3. Bij een klacht of een onderzoek uit eigen beweging inzake toegang of heffing betreffende een internationaal treinpad, alsmede in het kader van het toezicht op de concurrentie op de markt voor internationale spoorvervoersdiensten, raadpleegt het toezichthoudende orgaan de toezichthoudende organen van alle andere lidstaten waardoor het internationale treinpad loopt en, in voorkomend geval, de Europese Commissie, en verzoekt hij hen om de nodige informatie alvorens een beslissing te nemen.

§ 4. Indien hij geraadpleegd wordt door een toezichthoudend orgaan van een andere lidstaat, verstrekt hij alle informatie die hij zelf krachtens deze Codex mag vragen. Deze informatie mag alleen worden gebruikt voor de behandeling van de klacht of het onderzoek bedoeld in paragraaf 3.

§ 5. Wanneer het toezichthoudende orgaan een klacht ontvangt of uit eigen beweging een onderzoek voert, deelt hij de relevante informatie mee aan het bevoegde toezichthoudende orgaan, zodat deze laatste maatregelen kan treffen ten aanzien van de betrokken partijen.

§ 6. Elke vertegenwoordiger van infrastructuurbeheerders betrokken overeenkomstig artikel 45 verstrekt onverwijld alle informatie die voor de behandeling van de klacht of het onderzoek als bedoeld in paragraaf 3 worden gevraagd door het toezichthoudende orgaan van de lidstaat waar de betrokken vertegenwoordiger is gevestigd. Het toezichthoudende orgaan heeft het recht om de informatie betreffende het betrokken internationale treinpad mee te delen aan de in paragraaf 3 bedoelde toezichthoudende organen.

§ 7. Op verzoek van een toezichthoudend orgaan kan de Europese Commissie deelnemen aan de in de paragrafen 2 tot en met 6 genoemde werkzaamheden teneinde de in die paragrafen omschreven samenwerking tussen de toezichthoudende organen te vergemakkelijken.

§ 8. Het toezichthoudende orgaan ontwikkelt samen met andere toezichthoudende organen gemeenschappelijke beginselen en praktijken voor de besluitvorming waarvoor zij krachtens deze wet bevoegd zijn.

§ 9. Het toezichthoudende orgaan beoordeelt de beslissingen en praktijken in het kader van de in artikelen 60/1 en 45, bedoelde samenwerking tussen de infrastructuurbeheerders die de bepalingen van deze Codex ten uitvoer leggen of, in het algemeen, het internationale spoorvervoer vergemakkelijken.".

Art. 67. In artikel 70, § 6, van dezelfde Codex, wordt in de Nederlandse tekst het woord « moduleert » vervangen door het woord « aanpast ».

Art. 68. In artikel 93 van dezelfde Codex, wordt paragraaf 5 opgeheven.

Art. 69. In artikel 112 van dezelfde Codex wordt paragraaf 1 aangevuld met de woorden "en in artikel 215".

Art. 70. In artikel 168, § 1, van dezelfde Codex worden in de Nederlandse tekst de woorden « toestemming voor » vervangen door de woorden « toelating tot ».

Art. 71. Dans l'article 204 du même Code, les mots « le ministre » sont remplacés par les mots « l'administration ».

Art. 72. Dans l'article 214, alinéa 1^{er}, du même Code, dans le texte néerlandais, les modifications suivantes sont apportées :

1° dans le 27°, les mots « in overtreding van artikel 105 » sont remplacés par les mots « , in overtreding van artikel 105, »;

2° dans le 28°, les mots « aan de in artikel 105 bedoelde NVR » sont remplacés par les mots « aan het in artikel 105 bedoelde NVR »;

3° dans le 37°, le mot « toegestaan » est remplacé par le mot « toegelaten ».

Art. 73. Dans l'article 217 du même Code, dans le texte néerlandais, les modifications suivantes sont apportées :

1° dans le paragraphe 4, les mots « het misdrijf » sont remplacés par les mots « de inbreuk »;

2° dans le paragraphe 6, le mot « opdracht » est remplacé par le mot « opdrachten ».

Art. 74. Dans l'article 223 du même Code, les mots « le Conseil de la Concurrence » sont remplacés par les mots « l'Autorité belge de la Concurrence ».

Art. 75. Dans l'annexe 1^{re} du même Code, les modifications suivantes sont apportées :

1° dans le point 2. i) dans le texte néerlandais, le mot « heffingen » est remplacé par le mot « retributies »;

2° dans le point 3. b) dans le texte français, les mots « des voitures » sont remplacés par les mots « des trains de passagers ».

Art. 76. Dans l'annexe 3, point 2, du même Code, dans le texte néerlandais, les mots « wordt de Commissie geïnformeerd » sont remplacés par les mots « de Commissie geïnformeerd wordt ».

Art. 77. Dans l'annexe 4, du même Code, les modifications suivantes sont apportées :

1° aux points 6.2. de l'annexe et 6.4. de l'appendice de l'annexe, dans le texte néerlandais, les mots « voor weggebruikers » sont remplacés par les mots « voor gebruikers »;

2° dans le point 1.17. de l'appendice, dans le texte néerlandais, le mot « zwaargewonde » est remplacé par les mots « verwonding (zwaargewonde persoon) »;

3° dans le point 4.4. de l'appendice, dans le texte français, les mots « franchissement dangereux de signal » sont remplacés par les mots « franchissement dangereux de signal (SPAD) ».

Art. 78. Dans l'annexe 8, point 3.3., du même Code, dans le texte français, l'intitulé est complété par les mots « sur le plan professionnel ».

Art. 79. Dans l'annexe 11, point 7, du même Code, dans le texte néerlandais, le mot « om » est inséré entre les mots « te treffen » et les mots « de trein ».

Art. 80. Dans l'annexe 12, point 8, du même Code, dans le texte français, les mots « de la Commission du 30 mai 2002 » sont insérés entre les mots « 2002/734/CE » et le mot « , modifiée ».

Art. 81. Dans l'annexe 16, du même Code, les modifications suivantes sont apportées :

1° le point 1.4.4. est remplacé par ce qui suit :

« 1.4.4. La conception et l'exploitation du système ferroviaire ne doivent pas donner lieu à un niveau inacceptable d'émissions sonores générées par celui-ci :

- dans des zones proches de l'infrastructure ferroviaire, ni
- dans la cabine de conduite. ».

Art. 71. In artikel 204 van dezelfde Codex worden de woorden "de minister" vervangen door de woorden "het bestuur".

Art. 72. In artikel 214, eerste lid, van dezelfde Codex, worden in de Nederlandse tekst de volgende wijzigingen aangebracht :

1° in de bepaling onder 27° worden de woorden "in overtreding van artikel 105" vervangen door de woorden ", in overtreding van artikel 105,";

2° in de bepaling onder 28°, worden de woorden "aan de in artikel 105 bedoelde NVR" vervangen door de woorden "aan het in artikel 105 bedoelde NVR";

3° in de bepaling onder 37° wordt het woord "toegestaan" vervangen door het woord "toegelaten".

Art. 73. In artikel 217 van dezelfde Codex worden in de Nederlandse tekst de volgende wijzigingen aangebracht :

1° in paragraaf 4 worden de woorden "het misdrijf" vervangen door de woorden "de inbreuk";

2° in paragraaf 6 wordt het woord "opdracht" vervangen door het woord "opdrachten".

Art. 74. In artikel 223 van dezelfde Codex, worden de woorden "de Raad voor de Mededinging" vervangen door de woorden "de Belgische Mededingingsautoriteit".

Art. 75. In bijlage 1 van dezelfde Codex worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° in de bepaling onder 2. i) in de Nederlandse tekst wordt het woord "heffingen" vervangen door het woord "retributies";

2° in de bepaling onder 3. b) in de Franse tekst de woorden "des voitures" vervangen door de woorden "des trains de passagers".

Art. 76. In bijlage 3, punt 2, van dezelfde Codex, worden in de Nederlandse tekst de woorden "wordt de Commissie geïnformeerd" vervangen door de woorden "de Commissie geïnformeerd wordt".

Art. 77. In bijlage 4 van dezelfde Codex worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° in punten 6.2. van de bijlage en 6.4. van het aanhangsel van de bijlage, worden in de Nederlandse tekst de woorden "voor weggebruikers" vervangen door de woorden "voor gebruikers";

2° in punt 1.17. van het aanhangsel wordt in de Nederlandse tekst het woord "zwaargewonde" vervangen door de woorden "verwonding (zwaargewonde persoon)";

3° in punt 4.4. van het aanhangsel, worden in de Franse tekst de woorden "franchissement dangereux de signal" vervangen door de woorden "franchissement dangereux de signal (SPAD)".

Art. 78. In bijlage 8, punt 3.3, van dezelfde Codex, wordt in de Franse tekst, het opschrift aangevuld met de woorden "sur le plan professionnel".

Art. 79. In bijlage 11, punt 7, van dezelfde Codex wordt in de Nederlandse tekst het woord "om" ingevoegd tussen de woorden "te treffen" en de woorden "de trein".

Art. 80. In bijlage 12, punt 8, van dezelfde Codex, worden, in de Franse tekst de woorden "de la Commission du 30 mai 2002" ingevoegd tussen de woorden "2002/734/CE" en het woord ", modifiée".

Art. 81. In bijlage 16, van dezelfde Codex, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° punt 1.4.4. wordt vervangen als volgt :

"1.4.4 Het ontwerp en gebruik van het spoorwegsysteem mag geen aanleiding geven tot een ontoelaatbaar niveau van geluidsemissies die door deze veroorzaakt worden :

- in de nabijheid van de spoorweginfrastructuur, en
- in de bestuurderscabine."

2° dans le point 1.5., dans le texte néerlandais, le mot « gelegd » est remplacé par le mot « gebracht »;

3° dans le point 2.1.2, dans l'intitulé du texte français, le mot « (nouveau) » est supprimé;

4° dans le point 2.4.1., alinéa 10, dans le texte néerlandais, le mot « kunnen » est remplacé par le mot « kan ».

Art. 82. Dans l'annexe 17, point 2, alinéa 1^{er}, du même Code, dans le texte néerlandais, les mots « een aangemelde instantie » sont remplacés par les mots « (een) aangemelde instantie(s) ».

Art. 83. Dans le même Code, dans le texte néerlandais, les modifications suivantes sont apportées :

1° le mot « netwerk » est chaque fois remplacé par le mot « net »;

2° le mot « spoorwegnetwerk » est chaque fois remplacé par le mot « spoorwegnet »;

3° le mot « netwerken » est chaque fois remplacé par le mot « netten »;

4° le mot « spoorwegnetwerken » est chaque fois remplacé par le mot « spoorwegnetten »;

5° le mot « tarifieringssystemen » est chaque fois remplacé par le mot « heffingsregelingen »;

6° les mots « het tarifieringssysteem » sont chaque fois remplacés par les mots « de heffingsregeling »;

7° les mots « het tarifieringssysteem » sont chaque fois remplacés par les mots « de heffingsregeling »;

8° les mots « beginselen voor tarifiering » sont chaque fois remplacés par le mot « heffingsbeginselen »;

9° les mots « beginselen voor de tarifiering » sont chaque fois remplacés par le mot « heffingsbeginselen »;

10° les mots « de specifieke tarifieringsvoorschriften » sont chaque fois remplacés par les mots « de specifieke heffingsvoorschriften »;

11° les mots « de tarifiering van de infrastructuur » sont chaque fois remplacés par les mots « de heffing voor het gebruik van de infrastructuur »;

12° le mot « tarifiering » est chaque fois remplacé par le mot « heffing ».

Art. 84. Dans le même Code, l'annexe 2 est remplacée par l'annexe 1^{re} jointe à la présente loi.

Art. 85. Dans le même Code, il est inséré une annexe 23 jointe en annexe 2 à la présente loi.

Art. 86. Dans le même Code, il est inséré une annexe 24 jointe en annexe 3 à la présente loi.

Art. 87. Dans le même Code, il est inséré une annexe 25 jointe en annexe 4 à la présente loi.

Art. 88. Dans le même Code, il est inséré une annexe 26 jointe en annexe 5 à la présente loi.

CHAPITRE 3 — *Entrée en vigueur*

Art. 89. La présente loi entre en vigueur le dixième jour qui suit celui de sa publication au *Moniteur belge*, à l'exception de l'article 29 qui entre en vigueur le 16 juin 2015.

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

Donné à Bruxelles, le 15 juin 2015.

PHILIPPE

Par le Roi :

La Ministre de la Mobilité,
Mme J. GALANT

2° in punt 1.5. wordt in de Nederlandse tekst het woord « gelegd » vervangen door het woord « gebracht »;

3° in punt 2.1.2., wordt in het opschrift in de Franse tekst het woord «(nouveau)» geschrapt;

4° in punt 2.4.1., tiende lid, wordt in de Nederlandse tekst het woord «kunnen» vervangen door het woord «kan».

Art. 82. In bijlage 17, punt 2, eerste lid, van dezelfde Codex, worden in de Nederlandse tekst de woorden «een aangemelde instantie» vervangen door de woorden «(een) aangemelde instantie(s)».

Art. 83. In dezelfde Codex worden in de Nederlandse tekst, de volgende wijzigingen aangebracht :

1° het woord «netwerk» wordt telkens vervangen door het woord «net»;

2° het woord «spoorwegnetwerk» wordt telkens vervangen door het woord «spoorwegnet»;

3° het woord «netwerken» wordt telkens vervangen door het woord «netten»;

4° het woord «spoorwegnetwerken» wordt telkens vervangen door het woord «spoorwegnetten»;

5° het woord « tarifieringssystemen » wordt telkens vervangen door het woord « heffingsregelingen »;

6° de woorden « het tarifieringssysteem » worden telkens vervangen door de woorden « de heffingsregeling »;

7° de woorden « het tarifieringssysteem » worden telkens vervangen door de woorden « de heffingsregeling »;

8° de woorden « beginselen voor tarifiering » worden telkens vervangen door het woord « heffingsbeginselen »;

9° de woorden « beginselen voor de tarifiering » worden telkens vervangen door het woord « heffingsbeginselen »;

10° de woorden « de specifieke tarifieringsvoorschriften » worden telkens vervangen door de woorden « de specifieke heffingsvoorschriften »;

11° de woorden « de tarifiering van de infrastructuur » worden telkens vervangen door de woorden « de heffing voor het gebruik van de infrastructuur »;

12° het woord « tarifiering » wordt telkens vervangen door het woord « heffing ».

Art. 84. In dezelfde Codex wordt de bijlage 2 vervangen door de bijlage 1 gevoegd bij deze wet.

Art. 85. In dezelfde Codex wordt een bijlage 23 ingevoegd die gevoegd is als bijlage 2 van deze wet.

Art. 86. In dezelfde Codex wordt een bijlage 24 ingevoegd die gevoegd is als bijlage 3 van deze wet.

Art. 87. In dezelfde Codex wordt een bijlage 25 ingevoegd die gevoegd is als bijlage 4 van deze wet.

Art. 88. In dezelfde Codex wordt een bijlage 26 ingevoegd die gevoegd is als bijlage 5 van deze wet.

HOOFDSTUK 3 — *Inwerktreding*

Art. 89. Deze wet treedt in werking op de tiende dag na bekendmaking ervan in het *Belgisch Staatsblad*, met uitzondering van artikel 29 dat in werking treedt op 16 juni 2015.

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, 15 juni 2015.

FILIP

Van Koningswege :

De Minister van Mobiliteit,
Mevr. J. GALANT

ANNEXES

Annexe 1^{re} à la loi du 15 juin 2015 modifiant la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire

Annexe 2 à la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire

Annexe 2

CONTENU DU DOCUMENT DE REFERENCE DU RESEAU

Le document de référence du réseau visé à l'article 21 contient les informations suivantes:

1. Un chapitre exposant la nature de l'infrastructure qui est mise à la disposition des entreprises ferroviaires et les conditions d'accès à cette infrastructure. Il est fait en sorte que les informations figurant dans ce chapitre concordent, sur une base annuelle, avec les registres d'infrastructures ferroviaires à publier conformément à l'article 211, ou y fassent référence.

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 et d'autres informations utiles relatives à l'accès applicables aux services énumérés à l'annexe 1^{re} qui sont offerts par un seul fournisseur. Il décrit en détail la méthode, les règles et, le cas échéant, les barèmes utilisés pour appliquer les articles 23 et 49 à 60/1 en ce qui concerne les coûts et les redevances. Il contient, lorsqu'elles sont disponibles, des informations concernant les modifications de redevances déjà décidées ou prévues au cours des cinq prochaines années.

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. Il contient les critères spécifiques applicables à cette répartition, et notamment:

- a) les procédures d'introduction des demandes de capacités auprès du gestionnaire de l'infrastructure par les candidats;
- b) les exigences auxquelles les candidats doivent satisfaire;
- c) les délais applicables aux procédures de demande et de répartition, les procédures à suivre pour demander des informations sur la programmation et les procédures de programmation des travaux d'entretien prévus et imprévus;
- d) les principes régissant le processus de coordination et le système de règlement des litiges mis à disposition dans le cadre de ce processus;
- 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 des niveaux antérieurs d'utilisation des capacités pour déterminer les priorités lors du processus de répartition.

Ce chapitre 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. Il contient un modèle de formulaire pour les demandes de capacité. Le gestionnaire de l'infrastructure publie également des informations détaillées sur les procédures d'allocation des sillons internationaux.

4. Un chapitre contenant des informations sur la demande de licence visée à l'article 13 et sur les certificats de sécurité ferroviaire délivrés conformément à la Directive 2004/49/CE ou indiquant un site internet où ces informations sont mises gratuitement à disposition sous forme électronique.

5. Un chapitre contenant des informations sur les procédures de règlement des litiges et de recours concernant des questions d'accès à l'infrastructure et aux services ferroviaires et le système d'amélioration des performances visé à l'article 23.

6. Un chapitre contenant des informations sur l'accès aux installations de service visées à l'annexe 1^{re} et la tarification de leur utilisation. Les exploitants d'installations de service qui ne se trouvent pas sous le contrôle du gestionnaire de l'infrastructure fournissent des informations sur les tarifs pratiqués pour l'accès à l'installation et pour la prestation de services ainsi que des informations sur les conditions techniques d'accès, à inclure dans le document de référence du réseau, ou indiquent un site internet où ces informations sont mises gratuitement à disposition sous forme électronique.

BIJLAGEN

Bijlage 1 van de wet van 15 juni 2015 tot wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex

Bijlage 2 aan de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex

Bijlage 2

INHOUD VAN DE NETVERKLARING

De in artikel 21 bedoelde 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. De informatie in dit deel dient jaarlijks in overeenstemming te worden gebracht met of te verwijzen naar de overeenkomstig artikel 211 te publiceren infrastructuurregisters.

2. Een hoofdstuk waarin de heffingsbeginselen en de tarieven opgenomen zijn. Dit zal de nodige details over de heffingsregeling bevatten, alsmede voldoende informatie over gebruiksrechten en alle andere relevante informatie in verband met de toegang tot de in bijlage 1 genoemde diensten die door één leverancier worden verschaft. De voor de toepassing van artikel 23 en 49 tot 60/1 gebruikte methode, voorschriften en, indien van toepassing, schalen voor de bepaling van de kosten en heffingen worden nader omschreven. Voorts bevat dit gedeelte informatie over de reeds vastgestelde of de in de loop van de vijf volgende jaren verwachte wijzigingen van de gebruiksrechten, indien deze informatie beschikbaar is.

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

- a) de procedures volgens welke aanvragers bij de infrastructuurbeheerder capaciteit kunnen aanvragen;
- b) de bepalingen waaraan aanvragers moeten voldoen;
- c) de termijnen voor de aanvraag- en toewijzingsprocedures en de procedure die moet worden gevolgd om informatie te vragen over die termijnen, alsmede de procedure voor het programmeren van geplande en niet-geplande onderhoudswerkzaamheden;
- d) de beginselen met betrekking tot de coördinatieprocedure en de in dat kader beschikbare procedure voor de beslechting van geschillen;
- 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 capaciteitsbenuttingsniveaus 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 goederenvervoerdiensten, internationale diensten en aanvragen volgens de ad-hoc procedure. Het bevat een standaardformulier om capaciteit aan te vragen. De infrastructuurbeheerder publiceert eveneens gedetailleerde informatie over de toewijzingsprocedure voor internationale treinpaden.

4. Een hoofdstuk over de informatie in verband met de aanvraag van de in artikel 13 van deze Richtlijn bedoelde vergunning en de overeenkomstig Richtlijn 2004/49/EG afgegeven spoorwegveiligheids-certificaten, of het adres van een website waar die informatie kosteloos in elektronische vorm beschikbaar is.

5. Een hoofdstuk met informatie over de geschillenbeslechtings- en beroepsprocedures in verband met de toegang tot de spoorweginfrastructuur en -diensten en de in artikel 23 bedoelde prestatieregeling.

6. Een hoofdstuk met informatie over de toegang tot en de tarieven voor de in bijlage 1 bedoelde voorzieningen. De exploitanten van voorzieningen die niet onder de infrastructuurbeheerder ressorteren, stellen de infrastructuurbeheerder in kennis van de informatie over de tarieven voor de toegang tot de voorziening en de aangeboden diensten en van de informatie inzake de technische toegangsvoorwaarden die in de netverklaring moet worden opgenomen, of van het adres van een website waar die informatie kosteloos in elektronische vorm beschikbaar is.

7. Un modèle d'accord pour la conclusion d'accords-cadres entre un gestionnaire de l'infrastructure et un candidat conformément à l'article 24.

Vu pour être annexé à la loi du 15 juin 2015 modifiant la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire.

Annexe 2 à la loi du 15 juin 2015 modifiant la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire

Annexe 23 à la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire

Annexe 23

LISTE DES ELEMENTS DE L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE

L'infrastructure ferroviaire se compose des éléments suivants, pour autant qu'ils fassent partie des voies principales et des voies de service, à l'exception de celles situées à l'intérieur des ateliers de réparation du matériel et des dépôts ou garages d'engins de traction, ainsi que des embranchements particuliers :

- terrains;
- corps et plate-forme de la voie, notamment remblais, tranchées, drains, rigoles, fossés maçonnés, aqueducs, murs de revêtement, plantations de protection des talus, etc.; quais à voyageurs et à marchandises, y compris dans les gares de voyageurs et les terminaux de marchandises; accotements et pistes; murs de clôture, haies vives, palissades; bandes protectrices contre le feu, dispositifs pour le réchauffage des appareils de voie; croisements, etc.; écrans pare-neige;
- ouvrages d'art: ponts, ponceaux et autres passages supérieurs, tunnels, tranchées couvertes et autres passages inférieurs; murs de soutènement et ouvrages de protection contre les avalanches, les chutes de pierres, etc.;
- passages à niveau, y compris les installations destinées à assurer la sécurité de la circulation routière;
- superstructure, notamment: rails, rails à gorge et contre-rails; traverses et longrines, petit matériel d'assemblage, ballast, y compris gravillon et sable; appareils de voie, etc.; plaques tournantes et chariots transbordeurs (à l'exception de ceux exclusivement réservés aux engins de traction);
- chaussées des cours de voyageurs et de marchandises, y compris les accès par route et les accès pour piétons;
- installations de sécurité, de signalisation et de télécommunication de pleine voie, de gare et de triage, y compris installations de production, de transformation et de distribution de courant électrique pour le service de la signalisation et des télécommunications; bâtiments affectés aux dites installations; freins de voie;
- installations d'éclairage destinées à assurer la circulation des véhicules et la sécurité de cette circulation;
- installations de transformation et de transport de courant électrique pour la traction des trains: sous-stations, lignes d'alimentation entre les sous-stations et les fils de contact, caténaires et supports; troisième rail avec supports;
- bâtiments affectés au service des infrastructures, y compris une partie des installations destinées au recouvrement des frais de transport.

Vu pour être annexé à la loi du 15 juin 2015 modifiant la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire.

Annexe 3 à la loi du 15 juin 2015 modifiant la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire

Annexe 24 à la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire

Annexe 24

EXIGENCES EN MATIERE DE COUTS ET DE REDEVANCES EN RAPPORT AVEC L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE

1. Les paires d'éléments à prendre en compte par les gestionnaires de l'infrastructure, lorsqu'ils établissent la liste des segments de marché en vue d'introduire des majorations dans le système de tarification au sens de l'article 56, paragraphe 1^{er}, sont au minimum les suivantes:

- a) services de transport de voyageurs/services de fret;
- b) trains transportant des marchandises dangereuses/autres trains de marchandises;
- c) services nationaux/services internationaux;
- d) transport combiné/trains directs;

7. Een modelovereenkomst voor de sluiting van kaderovereenkomsten tussen een infrastructuurbeheerder en een aanvrager overeenkomstig artikel 24.

Gezien om gevoegd te worden bij de wet van 15 juni 2015 tot wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex.

Bijlage 2 van de wet van 15 juni 2015 tot wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex

Bijlage 23 aan de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex

Bijlage 23

LIJST VAN INFRASTRUCTUURELEMENTEN

De infrastructuur van de spoorwegen omvat de volgende elementen voor zover deze deel uitmaken van de hoofd- en zijlijnen, met uitzondering van die welke gelegen zijn binnen herstellwerkplaatsen en depots of garages voor krachtvoertuigen, alsmede van particuliere spooransluitingen :

- terreinen;
- aardebaan met name ophogingen, afgravingen, drainagewerken, greppels, gemetselde goten, duikers, taludbekledingen en -bepalingen, enz.; passagiers- en goederenperrons, inclusief in passagiersstations en vrachterminals, laad- en loswegen; bermen en paden; omheiningsmuren, hagen en hekken; brandstroken; wisselverwarmingsinstallaties; wissels, enz.; sneeuwwingen;
- kunstwerken : bruggen, doorlaten en andere bovengrondse overgangen, tunnels, overwelfde uitgravingen en andere onderdoorgangen; schoormuren en beschermingsgalerijen tegen lawines, vallend gesteente, enz.;
- gelijkvloerse kruisingen, met inbegrip van de inrichtingen ter verzekering van de verkeersveiligheid;
- bovenbouw, met name : spoorstaven, groefspoorstaven en strijkspoorstaven; dwarsliggers en langsliggers, klein bevestigingsmateriaal, ballastbed, met inbegrip van grint en zand; wissels; draaischijven en rolbruggen (met uitzondering van die welke uitsluitend dienen voor krachtvoertuigen);
- toegangswegen ten dienste van passagiers en goederen, met inbegrip van toegang over de weg en toegang voor passagiers die te voet arriveren of vertrekken;
- installaties voor de veiligheid, het seinwezen en de telecommunicatie voor de vrije baan, stations en rangeerstations, met inbegrip van de installaties voor het opwekken, transformeren en distribueren van elektrische stroom ten behoeve van het seinwezen en de telecommunicatie; gebouwen voor voornoemde installaties; railremmen;
- verlichtingsinstallaties die nodig zijn voor de afwikkeling en de veiligheid van het verkeer;
- installaties voor het transformeren en overbrengen van elektrische stroom voor tractiedoeleinden : onderstations, voedingskabels tussen de onderstations en de rijdraden, bovenleidingen met portalen, derde rail met steunelementen;
- dienstgebouwen voor de infrastructuur, met inbegrip van een gedeelte voor installaties voor het innen van vervoersheffingen.

Gezien om gevoegd te worden bij de wet van 15 juni 2015 tot wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex.

Bijlage 3 van de wet van 15 juni 2015 tot wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex

Bijlage 24 aan de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex

Bijlage 24

EISEN INZAKE INFRASTRUCTUURKOSTEN EN -HEFFINGEN

1. De infrastructuurbeheerders nemen bij de opstelling van de lijst van marktsegmenten met het oog op de toepassing van extra heffingen overeenkomstig artikel 56, paragraaf 1, ten minste de volgende paren in aanmerking :

- a) passagiers-/goederenvervoer;
- b) treinen die gevaarlijke goederen vervoeren/andere goederentreinen;
- c) binnenlands/internationaal vervoer;
- d) gecombineerd vervoer/rechtstreekse treinen;

e) services urbains ou régionaux de transport de voyageurs/services interurbains de transport de voyageurs;

f) trains complets/trains de wagons isolés;

g) services ferroviaires réguliers/services ferroviaires occasionnels.

2. Le système d'amélioration des performances visé à l'article 23 repose sur les principes de base ci-après:

a) pour parvenir à un niveau de performance convenu sans compromettre la viabilité économique d'un service, le gestionnaire de l'infrastructure arrête, en accord avec les candidats, les principaux paramètres du système d'amélioration des performances, et notamment la valeur des retards et les seuils applicables aux paiements dus au titre du système d'amélioration des performances par rapport à la fois aux mouvements de trains individuels et à l'ensemble des mouvements de trains d'une entreprise ferroviaire au cours d'une période donnée;

b) le gestionnaire de l'infrastructure communique aux entreprises ferroviaires, cinq jours au moins avant le mouvement de train, l'horaire de service sur la base duquel les retards seront calculés. Le gestionnaire de l'infrastructure peut, en cas de force majeure ou de modification tardive de l'horaire de service, effectuer cette communication dans un délai plus court;

c) tous les retards sont rangés dans l'une des catégories et sous-catégories de retards suivantes :

1. gestion de l'exploitation/de la planification relevant du gestionnaire de l'infrastructure :

1.1. établissement de l'horaire;

1.2. formation du train;

1.3. erreurs dans la procédure d'exploitation;

1.4. application erronée des règles de priorité;

1.5. personnel;

1.6. autres causes;

2. installations de l'infrastructure relevant du gestionnaire de l'infrastructure :

2.1. installations de signalisation;

2.2. installations de signalisation aux passages à niveau;

2.3. installations de télécommunication;

2.4. équipement d'alimentation électrique;

2.5. voie;

2.6. structures;

2.7. personnel;

2.8. autres causes;

3. problèmes d'ingénierie civile imputables au gestionnaire de l'infrastructure :

3.1. travaux de construction prévus;

3.2. irrégularités dans l'exécution de travaux de construction;

3.3. limitation de vitesse en raison d'une voie défectueuse;

3.4. autres causes;

4. causes imputables à d'autres gestionnaires de l'infrastructure :

4.1. causes imputables au gestionnaire de l'infrastructure précédent;

4.2. causes imputables au gestionnaire de l'infrastructure suivant;

5. causes de nature commerciale imputables à l'entreprise ferroviaire :

5.1. durée d'arrêt excessive;

5.2. demande de l'entreprise ferroviaire;

5.3. opérations de chargement;

5.4. irrégularités dans le chargement;

5.5. préparation commerciale du train;

5.6. personnel;

5.7. autres causes;

6. matériel roulant relevant de la responsabilité de l'entreprise ferroviaire :

6.1. établissement/modification du tableau de service;

6.2. formation du train par l'entreprise ferroviaire;

6.3. problèmes concernant les voitures (transport de voyageurs);

6.4. problèmes concernant les wagons (transport de marchandises);

6.5. problèmes concernant les véhicules, locomotives et automotrices;

6.6. personnel;

6.7. autres causes;

7. causes imputables à d'autres entreprises ferroviaires :

e) stedelijke of regionale treinen/tussenstedelijke passagiersvervoersdiensten;

f) bloktreinen/treinen met losse wagons;

g) reguliere/occasionele treindiensten.

2. De in artikel 23 bedoelde prestatieregeling is gebaseerd op de volgende beginselen :

a) teneinde het overeengekomen prestatieniveau te bereiken zonder de economische levensvatbaarheid van een dienst in gevaar te brengen, bepaalt de infrastructuurbeheerder, met akkoord van de kandidaten de belangrijkste parameters van de prestatieregeling en met name de waarde van vertragingen, de betalingsdrempels op grond van de prestatieregeling voor zowel individuele treinritten als alle treinritten van een spoorwegonderneming gedurende een bepaalde periode.

b) de infrastructuurbeheerder stelt de spoorwegondernemingen tenminste vijf dagen voor de treinrit in kennis van de dienstregeling op basis waarvan de vertragingen worden berekend. In geval van overmacht of late wijzigingen van de dienstregeling mag de infrastructuurbeheerder een kortere termijn voor kennisgeving hanteren.

c) alle vertragingen worden toegeschreven aan een van de volgende vertragingklassen en -subklassen :

1. operationeel of planningsbeheer van de infrastructuurbeheerder :

1.1. opstelling van de dienstregeling;

1.2. samenstelling van de trein;

1.3. fouten in de operationele procedures;

1.4. verkeerde toepassing van de prioriteitsregels;

1.5. personeel;

1.6. andere oorzaken;

2. infrastructuur die onder de verantwoordelijkheid van de infrastructuurbeheerder valt :

2.1. seinapparatuur;

2.2. seinen bij overwegen;

2.3. telecommunicatie-installaties;

2.4. energievoorziening;

2.5. spoor;

2.6. structuren;

2.7. personeel;

2.8. andere oorzaken;

3. civieltechnische problemen die onder de verantwoordelijkheid van de infrastructuurbeheerder vallen :

3.1. geplande bouwwerkzaamheden;

3.2. onregelmatigheden bij de uitvoering van bouwwerkzaamheden;

3.3. snelheidsbeperkingen vanwege schade aan het spoor;

3.4. andere oorzaken;

4. problemen bij andere infrastructuurbeheerders :

4.1. veroorzaakt door de vorige infrastructuurbeheerder;

4.2. veroorzaakt door de volgende infrastructuurbeheerder;

5. commerciële problemen bij de spoorwegondernemingen :

5.1. langere stop dan voorzien;

5.2. verzoek van de spoorwegonderneming;

5.3. laadverrichtingen;

5.4. laadproblemen;

5.5. commerciële voorbereiding van de trein;

5.6. personeel;

5.7. andere oorzaken;

6. problemen met het rollend materieel van de spoorwegondernemingen :

6.1. planning van de materieelomloop of wijziging daarvan;

6.2. samenstelling van de trein door de spoorwegonderneming;

6.3. problemen met de rijtuigen (passagiersvervoer);

6.4. problemen met wagons (goederentreinen);

6.5. problemen met rijtuigen, locomotieven en motorwagens;

6.6. personeel;

6.7. andere oorzaken;

7. problemen bij andere spoorwegondernemingen :

7.1. causes imputables à l'entreprise ferroviaire suivante;
 7.2. causes imputables à l'entreprise ferroviaire précédente;
 8. causes externes qui ne sont imputables ni au gestionnaire de l'infrastructure ni à l'entreprise ferroviaire :

- 8.1. grève;
- 8.2. formalités administratives;
- 8.3. influence extérieure;
- 8.4. effets des conditions météorologiques et de causes naturelles;
- 8.5. retard dû à des causes externes affectant le réseau suivant;
- 8.6. autres causes;
9. causes secondaires qui ne sont imputables ni au gestionnaire de l'infrastructure ni à l'entreprise ferroviaire :
 - 9.1. risques, accidents et incidents dangereux;
 - 9.2. occupation de la voie en raison du retard du train;
 - 9.3. occupation de la voie en raison du retard d'un autre train;
 - 9.4. rotation;
 - 9.5. correspondance;
 - 9.6. à déterminer après enquête;

d) dans la mesure du possible, le retard est imputé à une seule organisation, en tenant compte à la fois de la responsabilité pour la perturbation causée et de l'aptitude à rétablir des conditions de circulation normales;

e) le calcul des paiements tient compte du retard moyen des services ferroviaires soumis à des exigences de ponctualité similaires;

f) le gestionnaire de l'infrastructure communique, dans les meilleurs délais, aux entreprises ferroviaires un calcul des paiements dus au titre du système d'amélioration des performances. Ce calcul comprend tous les mouvements de trains ayant subi un retard au cours d'une période maximale d'un mois;

g) une fois par an, le gestionnaire de l'infrastructure publie le niveau moyen annuel de performance auquel sont parvenues les entreprises ferroviaires au regard des principaux paramètres arrêtés dans le système d'amélioration des performances.

Vu pour être annexé à la loi du 15 juin 2015 modifiant la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire.

Annexe 4 à la loi du 15 juin 2015 modifiant la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire

Annexe 25 à la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire

Annexe 25

PRINCIPES DE BASE ET PARAMETRES DES CONTRATS ENTRE AUTORITES COMPETENTES ET GESTIONNAIRES DE L'INFRASTRUCTURE

Le contrat précise les dispositions de l'article 47, paragraphe 3, et comporte au moins les éléments suivants :

1) le champ d'application du contrat en ce qui concerne l'infrastructure et les installations de service, en conformité avec la structure indiquée à l'annexe 1^{re}. Ce point englobe tous les aspects de la gestion de l'infrastructure, y compris l'entretien et le renouvellement des éléments de l'infrastructure déjà en service. Le cas échéant, la construction de nouvelles infrastructures peut également être mentionnée;

2) la structure des versements ou des fonds alloués aux différents services d'infrastructure énumérés à l'annexe 1^{re}, à l'entretien et au renouvellement ainsi qu'à la résorption des arriérés d'entretien et de renouvellement existants. Le cas échéant, la structure des versements ou des fonds alloués à une nouvelle infrastructure peut être mentionnée;

3) les objectifs de performance orientés vers l'utilisateur, sous la forme d'indicateurs et de critères de qualité portant sur des éléments tels que :

- a)* les performances des trains, par exemple en termes de rapidité et de fiabilité, et la satisfaction de la clientèle;
- b)* la capacité du réseau;
- c)* la gestion des actifs;
- d)* le volume des activités;
- e)* les niveaux de sécurité; et
- f)* la protection de l'environnement;

7.1. veroorzaakt door de volgende spoorwegonderneming;
 7.2. veroorzaakt door de vorige spoorwegonderneming;
 8. externe oorzaken die noch aan de infrastructuurbeheerder, noch aan de spoorwegonderneming zijn te wijten :

- 8.1. staking;
- 8.2. administratieve formaliteiten;
- 8.3. externe problemen;
- 8.4. gevolgen van het weer of natuurlijke oorzaken;
- 8.5. vertraging door externe oorzaken op het volgende net;
- 8.6. andere oorzaken;
9. secundaire oorzaken die noch aan de infrastructuurbeheerder, noch aan de spoorwegonderneming zijn te wijten :
 - 9.1. ernstige incidenten, ongevallen en rampen;
 - 9.2. spoorbezetting door de vertraging van dezelfde trein;
 - 9.3. spoorbezetting door de vertraging van een andere trein;
 - 9.4. omloop;
 - 9.5. aansluitingen;
 - 9.6. noodzakelijk verder onderzoek;

d) de vertragingen moeten zoveel mogelijk worden toegeschreven aan één enkele instantie, rekening houdend met de verantwoordelijkheid voor de oorzaak van de storing en de mogelijkheid de normale toestand te herstellen;

e) bij de berekening van vergoedingen wordt rekening gehouden met de gemiddelde vertraging van treindiensten met vergelijkbare stiptheidseisen;

f) de infrastructuurbeheerder stelt de spoorwegondernemingen zo snel mogelijk in kennis van de berekening van de op grond van de prestatieregeling verschuldigde vergoedingen. Dat bedrag omvat alle vertraagde treinen in een periode van maximum één maand;

g) eenmaal per jaar maakt de infrastructuurbeheerder op basis van de belangrijkste parameters die in de prestatieregeling zijn vastgesteld het gemiddelde jaarlijkse prestatieniveau bekend van de verschillende spoorwegondernemingen.

Gezien om gevoegd te worden bij de wet van 15 juni 2015 tot wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex.

Bijlage 4 van de wet van 15 juni 2015 tot wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex

Bijlage 25 aan de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex

Bijlage 25

BASISBEGINSELEN EN PARAMETERS VOOR BEHEERSOVEREENKOMSTEN TUSSEN BEVOEGDE INSTANTIES EN INFRASTRUCTUURBEHEERDERS

In de overeenkomst worden de in artikel 47, paragraaf 3, genoemde aspecten vastgesteld, en worden ten minste de volgende elementen behandeld :

1) de infrastructuur en de voorzieningen waarop de overeenkomst van toepassing is, in overeenstemming met de structuur van bijlage 1. Voorts worden alle aspecten in verband met het beheer van de infrastructuur, waaronder het onderhoud en de vernieuwing van de bestaande infrastructuur, beschreven. In voorkomend geval kan ook de aanleg van nieuwe infrastructures worden gedekt;

2) de structuur van de vergoedingen of toegewezen middelen voor de in bijlage 1 opgesomde infrastructuurdiensten, voor onderhoud en vervanging en voor het wegwerken van de bestaande onderhouds- en vervangingsachterstand. In voorkomend geval kan de structuur van de vergoedingen of toegewezen middelen voor nieuwe infrastructuur worden gedekt;

3) gebruikersgerichte prestatiedoelstellingen in de vorm van indicatoren en kwaliteitscriteria inzake elementen als :

- a)* treinprestaties, onder meer wat betreft baanvaksnelheid en betrouwbaarheid, en klanttevredenheid,
- b)* netcapaciteit,
- c)* beheer van activa,
- d)* omvang van de activiteiten,
- e)* veiligheidsniveaus, en
- f)* milieubescherming;

4) le volume de l'arriéré d'entretien éventuel et les actifs qui seront retirés du service et, partant, généreront des flux financiers différents;

5) les mesures d'incitation visées à l'article 47, paragraphe 2;

6) les obligations d'information minimales incombant au gestionnaire de l'infrastructure en ce qui concerne le contenu et la fréquence de présentation des rapports, y compris les informations à publier chaque année;

7) la durée convenue du contrat, qui est synchronisée et compatible avec la durée du plan d'entreprise, de la concession ou de la licence du gestionnaire de l'infrastructure, le cas échéant, et le cadre et les règles de tarification fixés par l'Etat;

8) les règles applicables en cas de perturbation importante des activités ou dans les situations d'urgence, y compris des plans d'urgence et de résiliation anticipée du contrat, ainsi que les règles en matière d'information en temps et en heure des utilisateurs;

9) les mesures de réparation à prendre si l'une des parties manque à ses obligations contractuelles; ou lorsque des circonstances exceptionnelles ont une incidence sur la disponibilité des financements publics; il s'agit notamment de définir les conditions et procédures de renégociation et de résiliation anticipée.

Vu pour être annexé à la loi du 15 juin 2015 modifiant la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire.

Annexe 5 à la loi du 15 juin 2015 modifiant la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire

Annexe 26 à la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire

Annexe 26

INFORMATIONS COMPTABLES À SOUMETTRE À L'ORGANISME DE CONTRÔLE SUR DEMANDE

1. Séparation des comptes :

a) des comptes de profits et pertes et des bilans distincts pour les activités de fret, de transport de voyageurs et de gestion de l'infrastructure;

b) des informations détaillées sur chaque source et utilisation de fonds publics et d'autres formes de compensation, présentées d'une manière transparente et précise, y compris une analyse détaillée des flux de trésorerie des entreprises permettant de déterminer de quelle manière ces fonds publics et ces autres formes de compensation ont été utilisés;

c) des catégories de coûts et profits permettant d'établir si des subventions croisées ont été opérées entre ces différentes activités, conformément aux exigences de l'organisme de contrôle;

d) la méthode utilisée pour ventiler les coûts entre les différentes activités;

e) lorsque l'entreprise réglementée appartient à un groupe, des informations complètes sur les paiements interentreprises.

2. Suivi des redevances d'accès aux voies :

a) les différentes catégories de coûts, et notamment des informations suffisantes sur les coûts marginaux/directs des différents services ou groupes de services pour permettre le suivi des redevances d'utilisation de l'infrastructure;

b) des informations suffisantes pour permettre le suivi des redevances individuelles versées pour les services (ou groupes de services); à la demande de l'organisme de contrôle, ces informations comprennent des données sur les volumes de services individuels, les prix des services individuels et les recettes totales afférentes aux services individuels et issues de la clientèle interne et externe;

c) les coûts et les recettes afférents à chaque service (ou groupe de services), établis à l'aide de la méthode de calcul des coûts appropriée, selon les modalités définies par l'organisme de contrôle, de manière à pouvoir déceler l'existence éventuelle d'une tarification anticoncurrentielle (subventions croisées, pratiques d'éviction et tarifs excessifs).

3. Indication des performances financières :

a) un état des performances financières;

b) un état succinct des dépenses;

c) un état des dépenses d'entretien;

d) un état des dépenses d'exploitation;

e) un compte de résultat;

4) de omvang van de onderhoudsachterstand en de activa die buiten bedrijf zullen worden gesteld en waardoor financiële middelen vrijkomen;

5) de in artikel 47, paragraaf 2, bedoelde prikkels;

6) verslaggevingsverplichtingen voor de infrastructuurbeheerder met opgave van de inhoud en de rapporteringsfrequentie, met inbegrip van de jaarlijks te publiceren informatie;

7) de overeengekomen duur van de overeenkomst, die wordt afgestemd op de looptijd van het ondernemingsplan van de infrastructuurbeheerder, de concessie of vergunning, naargelang van het geval, en het door de lidstaat ingestelde heffingskader en de heffingsregels;

8) regels voor de afhandeling van ernstige storingen en noodsituaties, met inbegrip van noodplannen, de vroegtijdige beëindiging van de overeenkomst en tijdige informatie voor de gebruikers;

9) te nemen herstelmaatregelen wanneer een van de partijen zijn contractuele verplichtingen niet nakomt, of in uitzonderlijke omstandigheden waarin de beschikbaarheid van overheidsfinanciering in het gedrang komt; dit omvat de voorwaarden en procedures voor nieuwe onderhandelingen en de vroegtijdige beëindiging.

Gezien om gevoegd te worden bij de wet van 15 juni 2015 tot wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex.

Bijlage 5 van de wet van 15 juni 2015 tot wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex

Bijlage 26 aan de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex

Bijlage 26

BOEKHOUDKUNDIGE INFORMATIE DIE OP VERZOEK BIJ DE TOEZICHTHOUDENDE INSTANTIE MOET WORDEN INGEDIEND

1. Gescheiden boekhouding :

a) gescheiden winst-en-verliesrekeningen en balansen voor het goederenvervoer, het passagiersvervoer en de activiteiten op het gebied van het infrastructuurbeheer;

b) gedetailleerde informatie over individuele bronnen en de besteding van overheidsmiddelen en andere vormen van compensatie op een transparante en gedetailleerde wijze, met inbegrip van een gedetailleerd overzicht van de geldstromen van de onderneming, teneinde te bepalen hoe de overheidsmiddelen en andere vormen van compensatie zijn besteed;

c) een overzicht van de kosten en individuele winstposten, zodat in overeenstemming met de eisen van de toezichthoudende instantie kan worden nagegaan of er kruissubsidiëring tussen de verschillende activiteiten heeft plaatsgevonden;

d) de methode die is gehanteerd om de kosten aan de verschillende activiteiten toe te rekenen;

e) wanneer de betrokken onderneming deel uitmaakt van een groep, volledige details van betalingen tussen de verschillende onderdelen van de groep.

2. Toezicht op de spoortoegangsrechten :

a) een overzicht van de verschillende kostencategorieën, en met name voldoende informatie over de marginale/directe kosten van de verschillende diensten of dienstenpakketten om toezicht op de infrastructuurrechten mogelijk te maken;

b) voldoende informatie met het oog op het toezicht op de individuele rechten die zijn betaald voor diensten (of dienstenpakketten); indien de toezichthoudende instantie dat verlangt, wordt informatie opgenomen over de volumes van individuele diensten, prijzen voor individuele diensten en de totale door de interne en externe klanten betaalde inkomsten voor individuele diensten;

c) een overzicht van de kosten en inkomsten voor individuele diensten (of dienstenpakketten) overeenkomstig de eisen van de toezichthoudende instantie, teneinde te kunnen nagaan of er sprake is van concurrentieverstorende prijszetting (kruissubsidiëring, dumping of woekerwinsten).

3. Aangeven van de financiële prestaties :

a) een overzicht van de financiële prestaties;

b) een uitgavendeclaratie;

c) een overzicht van de onderhoudsuitgaven;

d) een overzicht van de operationele uitgaven;

e) een overzicht van de inkomsten;

f) des notes d'accompagnement développant et expliquant ces informations, s'il y a lieu.

Vu pour être annexé à la loi du 15 juin 2015 modifiant la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire.

f) begeleidende nota's tot aanvulling van en uitleg bij deze overzichten, indien nodig.

Gezien om gevoegd te worden bij de wet van 15 juni 2015 tot wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex.

**SERVICE PUBLIC FEDERAL SANTE PUBLIQUE,
SECURITE DE LA CHAINE ALIMENTAIRE
ET ENVIRONNEMENT**

[C - 2015/24167]

20 MARS 2014. — Arrêté royal relatif à l'établissement du plan d'aménagement des espaces marins. — Erratum

Dans le *Moniteur belge* du 28 mars 2014, n° 93, acte n° 2014/24098, à la page 26938, les coordonnées à l'article 6, § 1^{er}, 1° doivent être comprises comme suit :

La zone, indiquée sur le plan comme zone 1, comprend l'espace marin délimité par la ligne de base prévue sur la carte marine belge officielle à grande échelle et la ligne qui relie les points 1 à 4, dont les coordonnées sont les suivantes :

- 1° 51.09469 N 2.54140 E
- 2° 51.14990 N 2.49385 E
- 3° 51.22609 N 2.70173 E
- 4° 51.17053 N 2.75699 E

Si l'une des extrémités de la ligne définie ci-dessus ne forme pas une intersection avec la ligne de base, cette extrémité sera prolongée jusqu'à la ligne de base, conformément à la convention et dans sa perspective.

Dans le *Moniteur belge* du 28 mars 2014, n° 93, acte n° 2014/24098, à la page 26939, les coordonnées à l'article 7, § 1^{er}, doivent être comprises comme suit :

La zone de conservation spéciale "Vlaamse Banken" comprend l'espace marin délimité par la ligne de base prévue sur la carte marine belge officielle à grande échelle et la ligne qui relie les points 1 à 14, dont les coordonnées sont les suivantes :

- 1° 51.09352 N 2.54160 E
- 2° 51.13665 N 2.50399 E
- 3° 51.15291 N 2.48957 E
- 4° 51.26833 N 2.38900 E
- 5° 51.30435 N 2.37005 E
- 6° 51.36476 N 2.33860 E
- 7° 51.45200 N 2.29200 E
- 8° 51.52700 N 2.45200 E
- 9° 51.51971 N 2.47158 E
- 10° 51.48100 N 2.57800 E
- 11° 51.41317 N 2.67678 E
- 12° 51.36904 N 2.74147 E
- 13° 51.27833 N 2.87432 E
- 14° 51.23846 N 2.91702 E

Si l'une des extrémités de la ligne définie ci-dessus ne forme pas une intersection avec la ligne de base, cette extrémité sera prolongée jusqu'à la ligne de base, conformément à la convention et dans sa perspective.

Dans le *Moniteur belge* du 28 mars 2014, n° 93, acte n° 2014/24098, à la page 26940, les coordonnées à l'article 7, § 3, doivent être comprises comme suit :

La sous-zone "Trapegeer Stroombank" comprend l'espace marin délimité par la ligne de base prévue sur la carte marine belge officielle à grande échelle et la ligne qui relie les points 1 à 4, dont les coordonnées sont les suivantes :

- 1° 51.09367 N 2.54367 E
- 2° 51.13750 N 2.50533 E
- 3° 51.27917 N 2.87567 E
- 4° 51.23933 N 2.91850 E

**FEDERALE OVERHEIDSDIENST VOLKSGEZONDHEID,
VEILIGHEID VAN DE VOEDSELKETEN
EN LEEFMILIEU**

[C - 2015/24167]

20 MAART 2014. — Koninklijk besluit tot vaststelling van het marien ruimtelijk plan. — Erratum

In het *Belgisch Staatsblad* van 28 maart 2014, nr. 93, akte nr. 2014/24098, bladzijde 26938, dient de coördinaatbepaling binnen artikel 6, § 1, 1°, als volgt gelezen te worden :

De zone, op het plan aangeduid als zone 1, omvat het mariene gebied afgebakend door de basislijn, zoals opgenomen op de officiële Belgische zeekaart op grote schaal, en de lijn die punten 1 tot 4 verbindt, waarvan de coördinaten zijn :

- 1° 51.09469 N 2.54140 O
- 2° 51.14990 N 2.49385 O
- 3° 51.22609 N 2.70173 O
- 4° 51.17053 N 2.75699 O

Wanneer een van de uiterste lijnstukken van de hierboven gedefiniëerde lijn, geen intersectie met de basislijn aantoot, dan zal dit lijnstuk, volgens de conventie en in zijn richting, tot aan de basislijn verlengd worden.

In het *Belgisch Staatsblad* van 28 maart 2014, nr. 93, akte nr. 2014/24098, bladzijde 26939, dient de coördinaatbepaling binnen artikel 7, § 1, als volgt gelezen te worden :

De speciale zone voor natuurbehoud "Vlaamse Banken", omvat het mariene gebied afgebakend door de basislijn, zoals opgenomen op de officiële Belgische zeekaart op grote schaal, en de lijn die punten 1 tot 14 verbindt, waarvan de coördinaten zijn :

- 1° 51.09352 N 2.54160 O
- 2° 51.13665 N 2.50399 O
- 3° 51.15291 N 2.48957 O
- 4° 51.26833 N 2.38900 O
- 5° 51.30435 N 2.37005 O
- 6° 51.36476 N 2.33860 O
- 7° 51.45200 N 2.29200 O
- 8° 51.52700 N 2.45200 O
- 9° 51.51971 N 2.47158 O
- 10° 51.48100 N 2.57800 O
- 11° 51.41317 N 2.67678 O
- 12° 51.36904 N 2.74147 O
- 13° 51.27833 N 2.87432 O
- 14° 51.23846 N 2.91702 O

Wanneer een van de uiterste lijnstukken van de hierboven gedefiniëerde lijn, geen intersectie met de basislijn aantoot, dan zal dit lijnstuk, volgens de conventie en in zijn richting, tot aan de basislijn verlengd worden.

In het *Belgisch Staatsblad* van 28 maart 2014, nr. 93, akte nr. 2014/24098, bladzijde 26940, dient de coördinaatbepaling binnen artikel 7, § 3, als volgt gelezen te worden :

De deelzone "Trapegeer Stroombank", omvat het mariene gebied afgebakend door de basislijn, zoals opgenomen op de officiële Belgische zeekaart op grote schaal, en de lijn die punten 1 tot 4 verbindt, waarvan de coördinaten zijn :

- 1° 51.09367 N 2.54367 O
- 2° 51.13750 N 2.50533 O
- 3° 51.27917 N 2.87567 O
- 4° 51.23933 N 2.91850 O