

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

SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

Direction générale Politique de Mobilité durable et ferroviaire

[C – 2019/10560]

11 JANVIER 2019. — Loi modifiant le Code ferroviaire

PHILIPPE, Roi des Belges,
A tous, présents et à venir, Salut.

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

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

Art. 2. La présente loi transpose la directive 2016/2370 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant la directive 2012/34/UE en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire.

Art. 3. A l'article 3 du Code ferroviaire, modifié en dernier lieu par la loi du 23 novembre 2017, les modifications suivantes sont apportées.

1° le 29° est remplacé par ce qui suit :

“gestionnaire de l'infrastructure”: toute entité ou entreprise chargée de l'exploitation, de l'entretien et du renouvellement de l'infrastructure ferroviaire sur un réseau et responsable de la participation à son développement, conformément aux règles établies par le présent Code et, le cas échéant, par la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, dans le cadre de la politique générale en matière de développement et de financement de l'infrastructure ferroviaire;”

2° l'article 3 est complété par les 79°, 80° et 81°, rédigés comme suit:

“79° “développement de l'infrastructure ferroviaire”: la planification du réseau, la planification financière et la programmation des investissements, ainsi que la construction et le réaménagement de l'infrastructure;

80° “entretien de l'infrastructure ferroviaire”: les travaux destinés à conserver l'état et les capacités de l'infrastructure existante;

81° “conflit d'intérêts”: une situation dans laquelle une personne a par elle-même ou par personne interposée un intérêt personnel susceptible d'influer sur l'exercice impartial et objectif de ses fonctions ou de créer la suspicion légitime d'une telle influence.”

Art. 4. Dans le même code, il est inséré un article 4/2/1 rédigé comme suit:

“Art. 4/2/1. § 1^{er}. Les membres du conseil d'administration du gestionnaire de l'infrastructure, les membres du comité de direction, les personnes chargées de prendre des décisions sur les fonctions essentielles, de gestion du trafic et de planification de l'entretien agissent de manière non discriminatoire et leur impartialité ne peut être affectée par aucun conflit d'intérêts. A cet effet, ils établissent lors de leur entrée en fonction une déclaration d'absence de conflit d'intérêts qu'ils transmettent à l'organe de contrôle et dont le modèle est repris à l'annexe 28.

Une même personne ne peut être concomitamment:

1° membre du conseil d'administration et/ou membre du comité de direction d'un gestionnaire de l'infrastructure et membre du conseil d'administration et/ou du comité de direction d'une entreprise ferroviaire;

2° chargée de prendre des décisions sur les fonctions essentielles, de gestion du trafic et de planification de l'entretien et membre du conseil d'administration et/ou du comité de direction d'une entreprise ferroviaire.

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

Directoraat-generaal Duurzame Mobiliteit en Spoorbeleid

[C – 2019/10560]

11 JANUARI 2019. — Wet tot wijziging van de Spoorcodex

FILIP, Koning der Belgen,
Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

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

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

Art. 2. Deze wet beoogt de omzetting van richtlijn 2016/2370 van het Europees Parlement en de Raad van 14 december 2016 tot wijziging van richtlijn 2012/34/EU met betrekking tot de openstelling van de markt voor het binnenlands passagiersvervoer per spoor en het beheer van de spoorweginfrastructuur.

Art. 3. In artikel 3 van de Spoorcodex, laatstelijk gewijzigd bij de wet van 23 november 2017, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° de bepaling onder 29° wordt vervangen als volgt:

“infrastructuurbeheerder”: een instantie of onderneming die verantwoordelijk is voor de exploitatie, het onderhoud en de vernieuwing van spoorweginfrastructuur op een net, en voor de deelname aan de ontwikkeling ervan overeenkomstig de door de Spoorcodex voorgeschreven regels, en, in voorkomend geval, door de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven in het kader van het algemeen beleid inzake ontwikkeling en financiering van de spoorweginfrastructuur;”

2° artikel 3 wordt aangevuld met de bepalingen onder 79°, 80° en 81°, luidende:

“79° “ontwikkeling van de spoorweginfrastructuur”: de spoornetplanning, de financiële planning en de investeringsplanning alsmede de aanleg en verbetering van de infrastructuur;

80° “onderhoud van de spoorweginfrastructuur”: de werkzaamheden om de staat en de capaciteit van de bestaande infrastructuur te handhaven;

81° “belangenconflict”: een toestand waarin een personeelslid door zichzelf of door een tussenpersoon een persoonlijk voordeel heeft dat de onpartijdige en objectieve uitoefening van zijn ambt kan beïnvloeden of een gewettigde argwaan van zulke invloed kan wekken.”

Art. 4. In dezelfde Spoorcodex wordt een artikel 4/2/1 ingevoegd, luidende:

“Art. 4/2/1. § 1. De leden van de raad van bestuur van de infrastructuurbeheerder, de leden van het directiecomité, de personen verantwoordelijk voor het nemen van beslissingen over de essentiële functies, verkeersbeheer en onderhoudsplanning handelen op niet-discriminerende wijze en hun onpartijdigheid mag door geen enkel belangenconflict worden aangetast. Hiervoor stellen ze bij hun indiensttreding een verklaring van afwezigheid van belangenconflicten op dat zij bezorgen aan het toezichthoudende orgaan en waarvan het model in bijlage 28 is opgenomen.

Eenzelfde persoon kan niet gelijktijdig:

1° lid zijn van de raad van bestuur en/of lid van het directiecomité van een infrastructuurbeheerder en lid van de raad van bestuur en/of van het directiecomité van een spoorwegonderneming;

2° verantwoordelijk zijn voor het nemen van beslissingen over de essentiële functies, verkeersbeheer en onderhoudsplanning en lid van de raad van bestuur en/of van het directiecomité van een spoorwegonderneming.

§ 2. À condition qu'aucun conflit d'intérêts ne survienne et que la confidentialité des informations sensibles sur le plan commercial soit garantie, le gestionnaire de l'infrastructure peut:

1° déléguer des fonctions en les confiant à une entité différente, à condition que celle-ci ne soit pas une entreprise ferroviaire, qu'elle ne contrôle pas une entreprise ferroviaire ou qu'elle ne soit pas contrôlée par une entreprise ferroviaire;

2° déléguer l'exécution de travaux et de tâches connexes concernant le développement, l'entretien et le renouvellement de l'infrastructure ferroviaire en les confiant à des entreprises ferroviaires ou à des sociétés qui contrôlent l'entreprise ferroviaire ou qui sont contrôlées par l'entreprise ferroviaire.

Le gestionnaire de l'infrastructure conserve le pouvoir de supervision sur l'exercice des fonctions décrites à l'article 3, 29°, et assume la responsabilité à cet égard conformément à l'article 94.

Les fonctions du gestionnaire de l'infrastructure peuvent être exercées par différents gestionnaires de l'infrastructure dès lors qu'ils respectent les articles 4/1 à 4/2/1 et qu'ils assument la pleine responsabilité de l'exercice des fonctions concernées.

§ 3. Les recettes provenant des activités de gestion du réseau d'infrastructure, y compris les fonds publics, ne peuvent être utilisées par le gestionnaire de l'infrastructure que pour financer ses propres activités, y compris le service de ses emprunts. Le gestionnaire de l'infrastructure peut également utiliser ces recettes pour verser des dividendes aux propriétaires de l'entreprise, parmi lesquels peuvent figurer des actionnaires privés.

Le gestionnaire de l'infrastructure n'accorde pas de prêt aux entreprises ferroviaires, que ce soit directement ou indirectement.

Les entreprises ferroviaires n'accordent pas de prêt au gestionnaire de l'infrastructure, que ce soit directement ou indirectement."

Art. 5. A l'article 5 du même Code, remplacé par la loi du 15 juin 2015, les modifications suivantes sont apportées:

1° dans le 3°, le mot "international" est abrogé;

2° l'article 5, dont le texte actuel formera le paragraphe 1^{er}, est complété par un paragraphe 2 rédigé comme suit:

"§ 2. Lorsque, conformément à l'article 62, § 3, alinéa 1^{er}, 5°, l'organe de contrôle décide que l'exercice du droit d'accès visé à l'article 5, 3°, est susceptible de compromettre l'équilibre économique d'un contrat de service public, il en informe immédiatement le ministre qui peut, dans ce seul cas, proposer l'adoption d'une décision, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, visant à limiter ce droit d'accès. A cet effet, l'arrêté royal susmentionné est porté à la connaissance du gestionnaire de l'infrastructure au plus tard deux mois après que la décision de l'organe de contrôle ait été notifiée au ministre."

Art. 6. L'article 6 du même code est abrogé.

Art. 7. L'article 9 du même code, remplacé par la loi du 15 juin 2015, est complété par le paragraphe 10 rédigé comme suit:

"§ 10. L'organe de contrôle est informé sans retard lorsqu'une demande d'accès à des installations de service ou de fourniture de services associés au transport ferroviaire ne peut être satisfaite à l'issue de la procédure de coordination, par l'exploitant d'une installation de service visée à l'annexe 1re, point 2, tel que prévue par le règlement d'exécution (UE) 2017/2177 de la Commission du 22 novembre 2017 concernant l'accès aux installations de service et aux services associés au transport ferroviaire."

Art. 8. L'article 25 du même code est complété par un alinéa rédigé comme suit:

"En cas de perturbation affectant potentiellement la circulation transfrontalière, le gestionnaire de l'infrastructure partage toute information pertinente avec les autres gestionnaires de l'infrastructure dont le réseau et la circulation ferroviaire sont susceptibles d'être affectés par la perturbation en question. Les gestionnaires de l'infrastructure concernés coopèrent pour assurer le rétablissement d'une situation normale dans la circulation transfrontalière."

Art. 9. Dans le Titre 3, Chapitre 3, du même code, il est inséré une section 5 intitulée "Planification des travaux d'entretien ou de renouvellement".

§ 2. Mits er geen belangenconflicten ontstaan en de vertrouwelijkheid van commercieel gevoelige informatie wordt gewaarborgd, kan de infrastructuurbeheerder:

1° functies uitbesteden aan een andere entiteit, op voorwaarde dat deze laatste geen spoorwegonderneming is, geen zeggenschap heeft over een spoorwegonderneming, of niet onder zeggenschap van een spoorwegonderneming staat;

2° de uitvoering van de werkzaamheden en de daarmee verband houdende taken inzake ontwikkeling, onderhoud en vernieuwing van de spoorweginfrastructuur uitbesteden aan spoorwegondernemingen of ondernemingen die zeggenschap over de spoorwegonderneming uitoefenen, of onder zeggenschap van de spoorwegonderneming staan.

De infrastructuurbeheerder behoudt de toezichtsbevoegdheid op en draagt de verantwoordelijkheid voor de uitoefening van de in artikel 3, 29°, omschreven functies en neemt de verantwoordelijkheid hiervoor op zich conform artikel 94.

De functies van de infrastructuurbeheerder kunnen worden uitgeoefend door verschillende infrastructuurbeheerders wanneer zij de artikelen 4/1 tot 4/2/1 naleven en de volledige verantwoordelijkheid op zich nemen voor de uitoefening van de betrokken functies.

§ 3. De infrastructuurbeheerder mag inkomsten uit het beheer van het infrastructuurnet, waaronder overheidsmiddelen, alleen gebruiken voor het financieren van zijn eigen bedrijf, met inbegrip van het afbetalen van leningen. De infrastructuurbeheerder mag deze inkomsten ook gebruiken om dividenden uit te keren aan de eigenaars van de onderneming, waaronder eventuele particuliere aandeelhouders.

De infrastructuurbeheerder verstrekt noch direct noch indirect leningen aan de spoorwegondernemingen.

De spoorwegondernemingen verstrekken noch direct noch indirect leningen aan infrastructuurbeheerder."

Art. 5. In artikel 5 van dezelfde Spoorcodex, vervangen bij de wet van 15 juni 2015, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in de bepaling onder 3°, wordt het woord "internationale" opgeheven;

2° artikel 5 waarvan de bestaande tekst paragraaf 1 zal vormen, wordt aangevuld met een paragraaf 2, luidende:

"§ 2. Wanneer overeenkomstig artikel 62, § 3, eerste lid, 5°, het toezichthoudende orgaan beslist dat de uitoefening van het toegangsrecht bedoeld in artikel 5, 3°, een weerslag zou kunnen hebben op het economisch evenwicht van een openbare dienstcontract, brengt hij onmiddellijk de minister op de hoogte, die enkel in dat geval kan voorstellen om, bij koninklijk besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, een beslissing aan te nemen om dat toegangsrecht te beperken. Daartoe wordt voormeld koninklijk besluit ter kennis gebracht van de infrastructuurbeheerder uiterlijk twee maanden nadat de beslissing van het toezichthoudende orgaan werd meegedeeld aan de minister."

Art. 6. Artikel 6 van dezelfde Spoorcodex wordt opgeheven.

Art. 7. Artikel 9 van dezelfde Spoorcodex, vervangen bij de wet van 15 juni 2015, wordt een paragraaf 10 ingevoegd luidende:

"§ 10. Het toezichthoudende orgaan wordt zonder verwijl geïnformeerd wanneer een aanvraag van toegang tot de dienstvoorzieningen of tot voorzieningen die verband houden met het spoorvervoer in het kader van een coördinatieprocedure niet kan ingewilligd worden door de exploitant van een dienstvoorziening bedoeld in bijlage 1, punt 2 zoals bepaald door de uitvoeringsverordening (EU) 2017/2177 van de Commissie van 22 november 2017 betreffende de toegang tot dienstvoorzieningen en spoorgebonden diensten."

Art. 8. Artikel 25 van dezelfde Spoorcodex wordt aangevuld met een lid, luidende:

"In geval van een verstoring met mogelijke gevolgen voor het grensoverschrijdend verkeer, doet de infrastructuurbeheerder alle relevante informatie daaromtrent toekomen aan de infrastructuurbeheerders van wie het net en het verkeer hinder zouden kunnen ondervinden als gevolg van die verstoring. De infrastructuurbeheerders in kwestie werken met elkaar samen om het grensoverschrijdend verkeer weer te normaliseren."

Art. 9. In titel 3, hoofdstuk 3, van dezelfde Spoorcodex, wordt een afdeling 5 ingevoegd, luidende: "Planning van de onderhouds- of vernieuwingswerkzaamheden".

Art. 10. Dans la section 5 insérée par l'article 9, il est inséré un article 26/1 rédigé comme suit:

"Art. 26/1. En ce qui concerne la planification à long terme des grands travaux d'entretien et/ou de renouvellement de l'infrastructure ferroviaire et/ou de réaménagement de l'infrastructure ferroviaire, le gestionnaire de l'infrastructure consulte les candidats et, dans la mesure du possible, tient compte des préoccupations exprimées.

La programmation des travaux d'entretien est effectuée par le gestionnaire de l'infrastructure de manière non discriminatoire."

Art. 11. Dans le Titre 3, Chapitre 3, du même code, il est inséré une section 6 intitulée "Accord de coopération".

Art. 12. Dans la section 6 insérée par l'article 11, il est inséré un article 26/2 rédigé comme suit:

"Art. 26/2. Sans préjudice de l'article 156ter que la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, le gestionnaire de l'infrastructure peut conclure des accords de coopération avec une ou plusieurs entreprises ferroviaires de manière non discriminatoire, et ce en vue de procurer des avantages aux clients, comme une réduction des coûts ou une amélioration de la performance sur la partie du réseau visée par l'accord.

L'organe de contrôle est informé préalablement à la conclusion de tels accords."

Art. 13. Dans le Titre 3, Chapitre 3, du même code, il est inséré une section 7 intitulée "Mécanismes de coordination".

Art. 14. Dans la section 7 insérée par l'article 13, il est inséré un article 26/3 rédigé comme suit:

"Art. 26/3. § 1^{er}. Le gestionnaire de l'infrastructure met en place un mécanisme de coordination approprié pour assurer la coordination entre les candidats, le SPF Mobilité et Transports et, lorsque cela est pertinent, les autres parties prenantes du secteur. L'organe de contrôle participe en qualité d'observateur. La coordination porte notamment sur:

1° les besoins des candidats quant à l'entretien et au développement des capacités de l'infrastructure;

2° la teneur des objectifs de performance orientés vers l'utilisateur contenus dans les contrats visés à l'article 47 et des mesures d'incitation visées à l'article 47, paragraphe 2, ainsi que leur mise en œuvre;

3° la teneur et la mise en œuvre du document de référence du réseau;

4° les questions d'intermodalité et d'interopérabilité;

5° toute autre question en rapport avec les conditions d'accès, l'utilisation de l'infrastructure et la qualité des services assurés par le gestionnaire de l'infrastructure.

Le cas échéant, le gestionnaire de l'infrastructure élabore et publie des lignes directrices relatives à la coordination, en concertation avec les parties intéressées. La coordination a lieu au moins une fois par an et le gestionnaire de l'infrastructure publie sur son site internet un aperçu des activités menées en vertu du présent article.

Dans le cadre de la coordination prévue par le présent article, le gestionnaire de l'infrastructure met à l'ordre du jour les points demandés par chacune des parties visées à l'alinéa 1^{er}.

La coordination prévue par le présent article s'entend sans préjudice du droit des candidats à saisir l'organe de contrôle et des compétences de cet organe.

§ 2. Le gestionnaire de l'infrastructure participe et coopère au réseau européen des gestionnaires de l'infrastructure établi conformément à l'article 7septies de la directive 2012/34/UE du Parlement Européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen."

Art. 15. L'article 31 du même code, modifié par la loi du 15 juin 2015, est remplacé par ce qui suit:

"Art. 31. Lorsqu'un candidat a l'intention de demander des capacités d'infrastructure en vue d'exploiter un service de transport de voyageurs, il en informe le gestionnaire de l'infrastructure et l'organe de contrôle au moins dix-huit mois avant l'entrée en vigueur de l'horaire de service auquel la demande de capacité se rapporte.

Art. 10. In afdeling 5, ingevoegd bij artikel 9, wordt een artikel 26/1 ingevoegd, luidende:

"Art. 26/1. Voor de langetermijnplanning van een groot onderhoud en/of een grote vernieuwing van de spoorweginfrastructuur en/of een verbetering van de spoorweginfrastructuur, raadpleegt de infrastructuurbeheerder de kandidaten en houdt hij zo veel mogelijk rekening met de geuite bekommernissen.

Onderhoudswerken worden door de infrastructuurbeheerder op niet-discriminerende wijze gepland."

Art. 11. In titel 3, hoofdstuk 3, van dezelfde Spoorcodex, wordt een afdeling 6 ingevoegd, luidende: "Samenwerkingsovereenkomst".

Art. 12. In afdeling 6, ingevoegd bij artikel 11, wordt een artikel 26/2 ingevoegd, luidende:

"Art. 26/2. Onverminderd het artikel 156ter van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, kan de infrastructuurbeheerder op niet-discriminerende wijze samenwerkingsovereenkomsten sluiten met een of meerdere spoorwegondernemingen, en dit met het oog op het bekomen van voordelen voor klanten zoals een vermindering van kosten of een verbetering van de prestatie op het deel van het netwerk als bedoeld in het akkoord.

Het toezichthoudende orgaan wordt voorafgaandelijk aan het sluiten van dergelijke akkoorden, geïnformeerd.

Art. 13. In titel 3, hoofdstuk 3, van dezelfde Spoorcodex, wordt een afdeling 7 ingevoegd, luidende: "Coördinatiemechanisme".

Art. 14. In afdeling 7, ingevoegd bij artikel 13, wordt een artikel 26/3 ingevoegd, luidende:

"Art. 26/3. De infrastructuurbeheerder voert een passend coördinatiemechanisme in ter waarborging van de coördinatie tussen de kandidaten, de FOD Mobiliteit en Vervoer en, wanneer het nodig blijkt, de andere belanghebbenden van de sector. Het toezichthoudende orgaan neemt deel als waarnemer. De coördinatie heeft onder andere betrekking op:

1° de behoeften van de kandidaten inzake het onderhoud en de ontwikkeling van de infrastructuurcapaciteit;

2° de inhoud van de gebruikersgerichte prestatiedoelstellingen in de beheersovereenkomsten als bedoeld in artikel 47 en van de prikkels als bedoeld in artikel 47, paragraaf 2, en de toepassing daarvan;

3° de inhoud en toepassing van de netverklaring;

4° intermodaliteits- en interoperabiliteitsaspecten;

5° andere aspecten van de voorwaarden voor toegang, het gebruik van de infrastructuur en de kwaliteit van de dienstverlening van de infrastructuurbeheerder.

In voorkomend geval stelt de infrastructuurbeheerder in overleg met de belanghebbende partijen richtsnoeren voor coördinatie op en maakt die bekend. De coördinatie vindt ten minste eenmaal per jaar plaats en de infrastructuurbeheerder publiceert op zijn website een overzicht van de krachtens dit artikel ondernomen activiteiten.

In het kader van de coördinatie voorzien door dit artikel, plaatst de infrastructuurbeheerder de punten die gevraagd zijn door alle partijen, bedoeld in het eerste lid, op de agenda.

De coördinatie voorzien door dit artikel bestaat, onverminderd de rechten van de kandidaten om beroep in te stellen bij toezichthoudende orgaan en de bevoegdheden van dit orgaan.

§ 2. De infrastructuurbeheerder neemt deel aan en werkt mee met het Europees netwerk van infrastructuurbeheerders overeenkomstig artikel 7septies van de richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte."

Art. 15. Artikel 31 van dezelfde Spoorcodex, gewijzigd bij de wet van 15 juni 2015, wordt vervangen als volgt:

"Art. 31. Wanneer een kandidaat voornemens is infrastructuurcapaciteit aan te vragen met het oog op het exploiteren van een reizigersvervoersdienst, stelt hij de infrastructuurbeheerder en het toezichthoudende orgaan daarvan minstens achttien maanden voor de inwerkingtreding van de dienstregeling waarop de capaciteitsaanvraag betrekking heeft, in kennis.

Afin que l'organe de contrôle soit en mesure d'évaluer l'incidence économique potentielle sur les contrats de service public existants, l'organe de contrôle veille à ce que le ministre ayant attribué le service de transport ferroviaire de voyageurs sur le trajet en question défini dans un contrat de service public et toute entreprise ferroviaire exécutant le contrat de service public sur le trajet de ce service de transport de voyageurs soient informés au plus tard dans un délai de dix jours."

Art. 16. Dans l'article 33, § 1^{er}, du même code, les mots "à l'annexe 3" sont remplacés par les mots "à l'annexe VII de la directive 2012/34/UE du Parlement Européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen".

Art. 17. L'article 37 du même code, modifié par la loi du 15 juin 2015, est complété par un alinéa rédigé comme suit:

"L'organe de contrôle peut exiger que le gestionnaire de l'infrastructure mette ces informations à sa disposition."

Art. 18. Dans l'article 52/1 du même code, inséré par la loi du 15 juin 2015, les mots "dans la Décision 2009/561/CE" sont remplacés à chaque fois par les mots "dans le règlement (UE) 2016/919 de la Commission".

Art. 19. Dans le texte néerlandais, dans l'article 56, § 1^{er}, alinéa 6, du même code, remplacé par la loi du 15 juin 2015, le mot "beheert" est remplacé par le mot "controleert".

Art. 20. Dans l'article 62, § 3, alinéa 1^{er}, du même code, modifié en dernier lieu par la loi du 23 novembre 2017, le 5^o est remplacé par ce qui suit:

"5^o détermine si l'exercice du droit d'accès visé à l'article 5, 3^o, est susceptible de compromettre l'équilibre économique d'un contrat de service public lorsque l'exercice de ce droit couvre le même trajet que le contrat de service public en question ou un trajet alternatif. Le cas échéant, le ministre peut limiter le droit d'accès visé à l'article 5, 3^o, conformément à l'article 5, § 2.

Pour déterminer si l'équilibre économique d'un contrat de service public est susceptible d'être compromis, l'organe de contrôle procède à une analyse économique objective et fonde sa décision sur des critères qu'il préétablit. Il statue à la demande de l'une des entités suivantes, présentée dans un délai d'un mois à compter de la réception de l'information relative à l'intention d'assurer un service de transport de voyageurs:

- a) du ministre;
- b) du gestionnaire de l'infrastructure;
- c) de l'entreprise ferroviaire qui exécute le contrat de service public.

L'organe de contrôle motive sa décision et précise les conditions dans lesquelles une des entités suivantes peut demander le réexamen de la décision dans un délai d'un mois à compter de sa notification:

- a) le ministre;
- b) le gestionnaire de l'infrastructure;
- c) l'entreprise ferroviaire qui exécute le contrat de service public;
- d) l'entreprise ferroviaire demandant l'accès.

Lorsque l'organe de contrôle décide que le service de transport de voyageurs envisagé compromettrait l'équilibre économique d'un contrat de service public, il indique les changements qui pourraient être apportés à ce service afin qu'il puisse être exercé."

Art. 21. L'article 62, § 3, alinéa 1^{er}, du même code, modifié en dernier lieu par la loi du 23 novembre 2017, est complété par un 11^o rédigé comme suit:

"11^o vérifie que les accords de coopération conclus conformément à l'article 26/2 ne sont pas discriminatoires et contrôle l'exécution de ces accords."

Art. 22. Dans l'article 62, § 3, l'alinéa 2, inséré par la loi du 15 juin 2015, est remplacé par ce qui 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 vérifier de sa propre initiative qu'un candidat ne fait pas l'objet d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice

Opdat het toezichhoudende orgaan in staat is de mogelijke economische weerslag op de openbare dienstcontracten te beoordelen, zorgt het toezichhoudende orgaan ervoor dat 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 reizigersvervoerdienst, uiterlijk binnen tien dagen op de hoogte worden gebracht."

Art. 16. In artikel 33, § 1, van dezelfde Codex worden de woorden "in bijlage 3" vervangen door de woorden "in bijlage VII van de richtlijn 2012/34/EU met betrekking tot de openstelling van de markt voor het binnenlands passagiersvervoer per spoor en het beheer van de spoorweginfrastructuur".

Art. 17. Artikel 37 van dezelfde Spoorcodex, gewijzigd bij de wet van 15 juni 2015, wordt aangevuld met een lid, luidende:

"Het toezichhoudende orgaan kan de infrastructuurbeheerder opdragen deze informatie ter beschikking te stellen."

Art. 18. In artikel 52/1 van dezelfde Spoorcodex, ingevoegd bij de wet van 15 juni 2015, worden de woorden "in Beschikking 2009/561/EG" telkens vervangen door de woorden "in verordening (EU) 2016/919 van de Commissie".

Art. 19. In de Nederlandse tekst van artikel 56, § 1, zesde lid, van dezelfde Codex, vervangen door de wet van 15 juni 2015, wordt het woord "beheert" vervangen door het woord "controleert".

Art. 20. In artikel 62, § 3, eerste lid, van dezelfde Spoorcodex, laatstelijk gewijzigd bij de wet van 23 november 2017, wordt de bepaling onder 5^o vervangen als volgt:

"5^o het bepaalt of de uitoefening van het toegangsrecht bedoeld in artikel 5, 3^o, het economisch evenwicht van een openbare dienstcontract in gevaar zou brengen wanneer dit recht op toegang uitgeoefend wordt op dezelfde route als die van het betrokken openbare dienstcontract of op een alternatieve route. In voorkomend geval kan de minister het toegangsrecht bedoeld in artikel 5, 3^o, beperken overeenkomstig artikel 5, § 2.

Om te bepalen of het economisch evenwicht van een openbare dienstcontract in gevaar komt, wordt door het betrokken toezichhoudende orgaan een objectieve economische analyse verricht en een besluit genomen op basis van criteria die hij vooraf bepaalt. Het formuleert zijn oordeel nadat binnen één maand vanaf de ontvangst van de informatie over de geplande passagiersvervoerdienst daartoe een verzoek is ingediend door een van de volgende instanties:

- a) de minister;
- b) de infrastructuurbeheerder;
- c) de spoorwegonderneming die het openbare dienstcontract uitvoert.

Het toezichhoudende orgaan motiveert haar besluit en vermeldt de voorwaarden waaronder binnen één maand na de kennisgeving daarvan om een herziening van het besluit kan worden verzocht door één van de volgende instanties:

- a) de minister;
- b) de infrastructuurbeheerder;
- c) de spoorwegonderneming die het openbare dienstcontract uitvoert;
- d) de spoorwegonderneming die toegang wenst.

Wanneer het toezichhoudende orgaan besluit dat het economisch evenwicht van een openbare dienstcontract door de geplande passagiersvervoerdienst in gevaar zou komen, vermeldt het de mogelijke aanpassingen die kunnen aan deze dienst dienen worden aangebracht opdat dit recht zou kunnen worden uitgeoefend."

Art. 21. Artikel 62, § 3, eerste lid, van dezelfde Spoorcodex, laatstelijk gewijzigd bij de wet van 23 november 2017, wordt aangevuld met de bepaling onder 11^o, luidende:

"11^o het controleert of de samenwerkingsovereenkomsten gesloten conform artikel 26/2 niet-discriminerend zijn en het houdt toezicht op de uitvoering van deze overeenkomsten."

Art. 22. In artikel 62, § 3, ingevoegd bij de wet van 15 juni 2015, wordt het tweede lid vervangen door de volgende tekst:

"Onverminderd de bevoegdheden van de nationale mededingingsautoriteiten om de concurrentie op de markt voor spoorwegdiensten te garanderen, heeft het toezichhoudende orgaan de bevoegdheid toezicht te houden op de concurrentiesituatie op de markt voor spoorwegdiensten, en in het bijzonder op eigen initiatief te controleren of een kandidaat niet op onrechtvaardige, discriminerende of benadeelde

en ce qui concerne les éléments énumérés au paragraphe 5, alinéa 1^{er}, 1° à 9°. 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."

Art. 23. L'article 62, § 5, alinéa 1^{er}, du même code, modifié en dernier lieu par la loi du 23 novembre 2017, est complété par les 7°, 8° et 9° rédigés comme suit:

“7° la gestion du trafic;

8° la planification du renouvellement et l'entretien programmé ou non programmé;

9° le respect des exigences énoncées aux articles 4/2/1, 26/1 et 26/2.”

Art. 24. À l'article 63 du même code, modifié en dernier lieu par la loi du 23 novembre 2017, les modifications suivantes sont apportées:

1° dans le paragraphe 3, les mots “conformément aux articles 64 et 65,” sont abrogés;

2° dans le paragraphe 4, alinéa 1^{er}, la phrase “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” est remplacée par la phrase “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 et le respect des dispositions relatives à la transparence financière établies à l'article 4/2/1, § 3”.

Art. 25. À l'article 66/4 du même code, inséré par la loi du 15 juin 2015, les modifications suivantes sont apportées:

1° il est inséré un paragraphe 2/1 rédigé comme suit:

“§ 2/1. Lorsque des questions concernant un service international nécessitent des décisions de la part de l'organe de contrôle et d'un organe de contrôle d'un autre État membre, l'organe de contrôle propose à son homologue de coopérer dans le cadre de la préparation de leur décision respective.”;

2° le paragraphe 8 est complété par la phrase suivante:

“Ces principes et pratiques communs comprennent des dispositions pour le règlement de litiges qui surviennent dans le cadre du paragraphe 2/1.”.

Art. 26. L'annexe 3 du même code est abrogée.

Art. 27. La présente loi entre en vigueur le dixième jour suivant sa publication au *Moniteur belge*, à l'exception

1° des articles 5, 6, 15 et 20 qui entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2019;

2° de l'article 7 qui entre en vigueur le 1^{er} juin 2019.

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

Donné à Bruxelles, le 11 janvier 2019.

PHILIPPE

Par le Roi :

Le Ministre de la Mobilité,
Fr. BELLOT

Scellé du sceau de l'État :

Le Ministre de la Justice,

K. GEENS

—————
Note

Session 2018-2019

Chambre des représentants.

- Projet de loi, 54-3371, N° 1.

- Rapport 54-3371, N° 2.

- Texte adopté par la commission, 54-3371, N° 3.

- Texte adopté en séance plénière et soumis à la sanction royale, 54-3371, N° 4.

wijze wordt behandeld wat betreft de elementen opgesomd in paragraaf 5, eerste lid, 1° tot 9°. Het gaat met name na of de netverklaringen discriminerende bepalingen bevatten en of deze verklaringen beslissingsbevoegdheden voor de infrastructuurbeheerder scheppen die kunnen worden gebruikt om kandidaten te discrimineren.”.

Art. 23. Artikel 62, § 5, eerste lid, van dezelfde Spoorcodex, laatstelijk gewijzigd bij de wet van 23 november 2017, wordt aangevuld met de bepalingen onder 7°, 8° en 9°, luidende:

“7° verkeersbeheer;

8° vernieuwingsplanning en gepland of niet-gepland onderhoud;

9° naleving van de voorschriften bedoeld in de artikelen 4/2/1, 26/1 en 26/2.”.

Art. 24. In artikel 63 van dezelfde Codex, laatst gewijzigd bij de wet van 23 november 2017, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragraaf 3 worden de woorden “overeenkomstig de artikelen 64 en 65” opgeheven;

2° in paragraaf 4, eerste lid, wordt de zin “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, spoorwegondernemingen om de naleving van de in artikel 4 voorgeschreven boekhoudkundige scheiding te controleren” vervangen door de zin “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, spoorwegondernemingen om de naleving van de in artikel 4 voorgeschreven boekhoudkundige scheiding en de naleving van de bepalingen met betrekking tot de financiële transparantie uitgewerkt in artikel 4/2/1, § 3, te controleren”.

Art. 25. In artikel 66/4 van dezelfde Spoorcodex, ingevoegd bij de wet van 15 juni 2015, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° een paragraaf 2/1 wordt toegevoegd, luidende:

“§ 2/1. Indien voor aangelegenheden met betrekking tot een internationale dienst besluiten nodig zijn van het toezichthoudende orgaan en van een toezichthoudend orgaan van een andere lidstaat, werken de desbetreffende organen samen bij de voorbereiding van hun respectieve besluiten.”;

2° paragraaf 8 wordt aangevuld met de volgende zin:

“Dergelijke gemeenschappelijke beginselen en praktijken omvatten regelingen voor de beslechting van geschillen die zich voordoen in het kader van paragraaf 2/1.”.

Art. 26. De bijlage 3 van dezelfde Spoorcodex wordt opgeheven.

Art. 27. Deze wet treedt in werking de tiende dag volgend op de bekendmaking ervan in het *Belgisch Staatsblad*, met uitzondering van:

1° de artikelen 5, 6, 15 en 20 die in werking treden op 1 januari 2019;

2° artikel 7 dat in werking treedt op 1 juni 2019.

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, 11 januari 2019.

FILIP

Van Koningswege :

De Minister van Mobiliteit,
Fr. BELLOT

Met 's Lands zegel gezegeld :

De Minister van Justitie,

K. GEENS

—————
Nota

Session 2018-2019

Kamer van volksvertegenwoordigers.

- Wetsontwerp, 54-3371, Nr. 1.

- Verslag, 54-3371, Nr. 2.

- Tekst aangenomen door de commissie, 54-3371, Nr. 3.

- Tekst aangenomen in plenaire vergadering en aan de Koning ter bekrachtiging voorgelegd, 54-3371, Nr. 4.