

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

[C – 2014/14023]

21 DECEMBER 2014. — Koninklijk besluit tot wijziging van de Spoorcodex voor wat betreft de diensten die aan de spoorwegondernemingen moeten worden geleverd

VERSLAG AAN DE KONING

Sire,

Dit ontwerp van koninklijk besluit is genomen in uitvoering van artikel 10, 1° en 2° van de wet van 30 augustus 2013 betreffende de hervorming van de Belgische spoorwegen.

Deze bepalingen verlenen aan de Koning de bevoegdheid om, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, de nodige maatregelen te nemen om, enerzijds, regels te bepalen die aan spoorwegondernemingen op een niet-discriminerende wijze toegang verlenen tot de stations, de onbemande stopplaatsen en de passende locaties in de stations voor diensten in verband met kaartverkoop en, anderzijds, de regels te bepalen die aan de spoorwegondernemingen op een niet-discriminerende wijze toegang verlenen tot de vaste installaties voor communicatie met de reizigers, zoals de perronschermen en de geluidsinstallatie.

De wijzigingen opgenomen in dit ontwerp van besluit kaderen in een meer globale hervorming van de juridische structuren van de NMBS Groep.

Aangezien de omzettingstermijn van de Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte begonnen is op 22 november 2012 en uiterlijk eindigt op 16 juni 2015, is de keuze gemaakt om de opdrachten verleend aan de Koning bij artikel 10, 1° en 2°, van de wet van 30 augustus 2013 betreffende de hervorming van de Belgische spoorwegen uit te voeren met een gedeeltelijke omzetting van vermelde richtlijn, voor wat betreft de toegang tot de dienstvoorzieningen bedoeld in haar bijlage II, punt 2, a).

Het ontwerp van koninklijk besluit zet dus artikel 3, punten 11 en 12, om en ook artikel 13 van de Richtlijn 2012/34, voor wat betreft de toegang tot de dienstvoorzieningen bedoeld in haar bijlage II, punt 2, a).

COMMENTAAR BIJ DE ARTIKELEN

Artikel 1

Dit artikel behoeft geen commentaar.

Artikel 2

Dit artikel beoogt artikel 3 van de Spoorcodex te wijzigen om er de definitie van dienstvoorziening en exploitant van een dienstvoorziening in te voegen.

Artikel 3

Dit artikel beoogt artikel 9 van de Spoorcodex te wijzigen om te preciseren dat dit artikel niet van toepassing is op dienstvoorzieningen bedoeld in bijlage 1, punt 2, a), van de Spoorcodex.

Wordt begrepen onder "andere voorzieningen" bedoeld in bijlage 1, punt 2, a), de geluidsinstallaties bedoeld in artikel 10, 2° van de wet van 30 augustus 2013 betreffende de hervorming van de Belgische spoorwegen.

Artikel 4

Dit artikel beoogt in de Spoorcodex een artikel 9/1 in te voegen dat artikel 13 van de Richtlijn 2012/34 omzet en dat slechts van toepassing is op de dienstvoorzieningen bedoeld in bijlage 1, punt 2, a), van de Spoorcodex.

Artikel 13, § 3, derde lid, van de Richtlijn 2012/34 bepaalt dat, indien de exploitant van een dienstvoorziening een infrastructuurbeheerder is, geacht wordt dat de vereisten bedoeld in dit lid nageleefd zijn, indien wordt voldaan aan de vereisten inzake onafhankelijkheid van de infrastructuurbeheerder vermeld in artikel 7 van deze richtlijn.

Op dit ogenblik zijn de vereisten inzake onafhankelijkheid van de infrastructuurbeheerder in verhouding tot de ondernemingen die spoorvervoerdiensten verlenen, opgenomen in de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven.

Deze wet zal echter gewijzigd worden in het kader van de hoger genoemde hervorming van de juridische structuren van de NMBS Groep.

De omzetting van artikel 13 is dan ook gebeurd door een dynamische verwijzing naar de vereisten inzake onafhankelijkheid van de infrastructuurbeheerder ten overstaan van de leveranciers van spoorvervoerdiensten.

SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

[C – 2014/14023]

21 DECEMBRE 2013. — Arrêté royal modifiant le Code ferroviaire en ce qui concerne les services à fournir aux entreprises ferroviaires

RAPPORT AU ROI

Sire,

Le présent projet d'arrêté royal est pris en exécution de l'article 10, 1° et 2°, de la loi du 30 août 2013 relative à la réforme des chemins de fer belges.

Ces dispositions autorisent le Roi à prendre les mesures nécessaires pour fixer, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, d'une part, les règles qui accordent aux entreprises ferroviaires l'accès aux gares, aux points d'arrêt non gardés et aux emplacements convenables prévus dans les gares pour les services de billetterie, de manière non discriminatoire et, d'autre part, les règles qui accordent aux entreprises ferroviaires l'accès aux installations fixes de communication avec les voyageurs, comme les afficheurs de quai et la sonorisation, de manière non discriminatoire.

Les modifications contenues dans le présent projet d'arrêté s'inscrivent dans une réforme globale des structures juridiques du Groupe SNCB.

La période de transposition de la Directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen ayant débuté le 22 novembre 2012 et devant s'achever pour le 16 juin 2015 au plus tard, le choix a été fait d'exécuter les missions confiées au Roi par l'article 10, 1° et 2°, de la loi du 30 août 2013 relative à la réforme des chemins de fer belges en transposant partiellement ladite directive, en ce qui concerne l'accès aux installations de service visées en son annexe II, point 2, a).

Le projet d'arrêté royal transpose donc l'article 3, points 11 et 12, ainsi que l'article 13 de la Directive 2012/34, en ce qui concerne l'accès aux installations de service visées en son annexe II, point 2, a).

COMMENTAIRES DES ARTICLES

Article 1^{er}

Cet article n'appelle pas de commentaire.

Article 2

Cet article vise à modifier l'article 3 du Code ferroviaire afin d'y insérer la définition d'installation de service et d'exploitant d'installation de service.

Article 3

Cet article vise à modifier l'article 9 du Code ferroviaire en vue de préciser que cet article ne s'applique pas aux installations de services visées à l'annexe 1^{re}, point 2, a), du Code ferroviaire.

Est comprise parmi les "autres infrastructures" visées à l'annexe 1^{re}, point 2, a), la sonorisation visée à l'article 10, 2° de la loi du 30 août 2013 relative à la réforme des chemins de fer belges.

Article 4

Cet article vise à insérer dans le Code ferroviaire un article 9/1 qui transpose l'article 13 de la Directive 2012/34 et qui ne s'applique qu'aux installations de service visées à l'annexe 1^{re}, point 2, a), du Code ferroviaire.

L'article 13, § 3, alinéa 3, de la Directive 2012/34 dispose que, lorsque l'exploitant de l'installation de service est un gestionnaire de l'infrastructure, le respect des exigences visées à ce paragraphe est réputé être démontré par le respect des exigences relatives à l'indépendance du gestionnaire de l'infrastructure inscrites à l'article 7 de cette directive.

A l'heure actuelle, les garanties relatives à l'indépendance du gestionnaire de l'infrastructure par rapport aux entreprises fournissant des services de transport ferroviaire figurent dans la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques.

Or, cette loi est appelée à être modifiée dans le cadre de la réforme des structures juridiques du Groupe SNCB précitée.

La transposition de l'article 13 a dès lors été faite en faisant référence, de façon dynamique, aux exigences d'indépendance du gestionnaire de l'infrastructure vis-à-vis des fournisseurs de services de transport ferroviaire.

Op die manier wordt gewaarborgd dat, wanneer de taken van exploitatie van een dienstvoorziening worden toevertrouwd aan de infrastructuurbeheerder, deze aan de spoorwegondernemingen een niet-discriminerende toegang verleent tot deze infrastructures en tot de diensten aangeboden in deze infrastructures.

Artikel 5

Dit artikel behoeft geen commentaar.

Artikel 6

Dit artikel behoeft geen commentaar.

Wij hebben de eer te zijn,

Sire,
van Uwe Majesteit,
de zeer eerbiedige
en zeer getrouwe dienaars,
De Minister van Binnenlandse Zaken,
Mevr. J. MILQUET
De Staatssecretaris voor Mobiliteit,
M. WATHELET

RAAD VAN STATE

Afdeling Wetgeving

Advies 54.713/4 van 11 december 2013 over een ontwerp van koninklijk besluit tot wijziging van de Spoorcodex voor wat betreft de diensten die aan de spoorwegondernemingen moeten worden geleverd'

Op 6 december 2013 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de Minister van Binnenlandse Zaken verzocht binnen een termijn van vijf werkdagen een advies te verstrekken over een ontwerp van koninklijk besluit 'tot wijziging van de Spoorcodex voor wat betreft de diensten die aan de spoorwegondernemingen moeten worden geleverd'.

Het ontwerp is door de vierde kamer onderzocht op 11 december 2013. De kamer was samengesteld uit Pierre Liénardy, kamer voorzitter, Jacques Jaumotte en Bernard Blero, staatsraden, Christian Behrendt en Jacques Englebert, assessoren, en Anne-Catherine Van Geersdaele, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Yves Chauffoureaux, eerste auditeur.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst van het advies is nagezien onder toezicht van Pierre Liénardy.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 11 december 2013.

Overeenkomstig artikel 84, § 1, eerste lid, 2, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, ingevoegd bij de wet van 4 augustus 1996 en vervangen bij de wet van 2 april 2003, moeten in de adviesaanvraag in het bijzonder de redenen worden aangegeven tot staving van het spoedeisende karakter ervan.

In het onderhavige geval luidt die motivering in de brief met de adviesaanvraag aldus:

“L’urgence est motivée par la nécessité de mettre en œuvre, au plus vite, la réforme dont le premier volet fait déjà l’objet de l’arrêté royal du 7 novembre 2013 portant réforme des structures de la SNCB Holding, d’Infrabel et de la SNCB (I), dans la mesure où (i) il faut au plus vite mettre fin à l’incertitude, associée à la présente période de transition dans le chef du personnel, des clients et des autres parties prenantes en passant à bref délai à la nouvelle structure, (ii) la qualité des services publics et la ponctualité, pour lesquels la nouvelle structure permettra de prendre les mesures nécessaires, sont à améliorer d’urgence, (iii) l’endettement du groupe SNCB est à maîtriser d’urgence dans l’intérêt de la continuité du service public et la trésorerie de l’Etat et (iv) pour des raisons comptables, il est préférable que la nouvelle structure entre en vigueur au début d’une nouvelle année civile, ce qui, au final, implique que la nouvelle structure entre en vigueur le 1^{er} janvier 2014; pour que cette nouvelle structure puisse entrer en vigueur le 1^{er} janvier 2014, il convient préalablement de fixer, d’une part, les règles qui accordent aux entreprises ferroviaires l’accès aux gares, aux points d’arrêt non gardés et aux emplacements convenables prévus dans les gares pour les services de billetterie, de manière non discriminatoire et, d’autre part, les règles qui accordent aux entreprises ferroviaires l’accès aux installations fixes de communication avec les voyageurs, comme les afficheurs de quai et la sonorisation, de manière non discriminatoire”.

Il est ainsi garanti que, lorsque des missions d’exploitation d’installation de service seront confiées au gestionnaire de l’infrastructure, celui-ci fournira aux entreprises ferroviaire un accès non discriminatoire à ces infrastructures et aux services offerts dans ces infrastructures.

Article 5

Cet article n’appelle pas de commentaire.

Article 6

Cet article n’appelle pas de commentaire.

Nous avons l’honneur d’être,

Sire,
de Votre Majesté
les très respectueux
et très fidèles serviteurs,
La Ministre de l’Intérieur,
Mme J. MILQUET
Le Secrétaire d’Etat à la Mobilité,
M. WATHELET

CONSEIL D’ETAT

Section de législation

Avis 54.713/4 du 11 décembre 2013 sur un projet d’arrêté royal modifiant le Code ferroviaire en ce qui concerne les services à fournir aux entreprises ferroviaires’

Le 6 décembre 2013, le Conseil d’Etat, section de législation, a été invité par le Secrétaire d’Etat à la Mobilité, adjoint à la Ministre de l’Intérieur à communiquer un avis, dans un délai de cinq jours ouvrables, sur un projet d’arrêté royal modifiant ‘le Code ferroviaire en ce qui concerne les services à fournir aux entreprises ferroviaires’.

Le projet a été examiné par la quatrième chambre le 11 décembre 2013. La chambre était composée de Pierre Liénardy, président de chambre, Jacques Jaumotte et Bernard Blero, conseillers d’Etat, Christian Behrendt et Jacques Englebert, assesses, et Anne-Catherine Van Geersdaele, greffier.

Le rapport a été présenté par Yves Chauffoureaux, premier auditeur.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de Pierre Liénardy.

L’avis, dont le texte suit, a été donné le 11 décembre 2013.

Suivant l’article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2, des lois coordonnées sur le Conseil d’Etat, inséré par la loi du 4 août 1996, et remplacé par la loi du 2 avril 2003, la demande d’avis doit spécialement indiquer les motifs qui en justifient le caractère urgent.

La lettre s’exprime en ces termes :

“L’urgence est motivée par la nécessité de mettre en œuvre, au plus vite, la réforme dont le premier volet fait déjà l’objet de l’arrêté royal du 7 novembre 2013 portant réforme des structures de la SNCB Holding, d’Infrabel et de la SNCB (I), dans la mesure où (i) il faut au plus vite mettre fin à l’incertitude, associée à la présente période de transition dans le chef du personnel, des clients et des autres parties prenantes en passant à bref délai à la nouvelle structure, (ii) la qualité des services publics et la ponctualité, pour lesquels la nouvelle structure permettra de prendre les mesures nécessaires, sont à améliorer d’urgence, (iii) l’endettement du groupe SNCB est à maîtriser d’urgence dans l’intérêt de la continuité du service public et la trésorerie de l’Etat et (iv) pour des raisons comptables, il est préférable que la nouvelle structure entre en vigueur au début d’une nouvelle année civile, ce qui, au final, implique que la nouvelle structure entre en vigueur le 1^{er} janvier 2014; pour que cette nouvelle structure puisse entrer en vigueur le 1^{er} janvier 2014, il convient préalablement de fixer, d’une part, les règles qui accordent aux entreprises ferroviaires l’accès aux gares, aux points d’arrêt non gardés et aux emplacements convenables prévus dans les gares pour les services de billetterie, de manière non discriminatoire et, d’autre part, les règles qui accordent aux entreprises ferroviaires l’accès aux installations fixes de communication avec les voyageurs, comme les afficheurs de quai et la sonorisation, de manière non discriminatoire”.

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

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

1. In het kader van de procedure van inspraak van de gewestregeringen, voorgeschreven in artikel 6, § 4, 3, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, is het voorliggende ontwerp bij brief van 31 juli 2013 aan de gewestregeringen bezorgd.

Uit het verslag van de vergadering van de "IKW" van 19 november 2013, dat terug te vinden is in het dossier dat bij de adviesaanvraag is gevoegd, blijkt evenwel dat het ontwerp op die datum nog gewijzigd is.

De nieuwe versie van het ontwerpbesluit moet derhalve in het kader van die inspraakprocedure aan de gewestregeringen worden bezorgd. Dat biedt tevens de gelegenheid te antwoorden op de opmerkingen die de Vlaamse Regering reeds heeft gemaakt over de oorspronkelijk overgezonden tekst, indien dat nog niet is gebeurd.

2. In paragraaf 3, tweede lid, van het ontworpen artikel 9/1 is er een discrepantie tussen de Nederlandse en de Franse tekst. Die moet worden verholpen.

De griffier,
Mevr. A.-C. Van Geersdaele.

De voorzitter,
P. Liénardy.

21 DECEMBER 2013. — Koninklijk besluit tot wijziging van de Spoorcodex voor wat betreft de diensten die aan de spoorwegondernemingen moeten worden geleverd

FILIP, Koning der Belgen,

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

Gelet op de wet van 18 februari 1969 betreffende de maatregelen ter uitvoering van de internationale verdragen en akten inzake vervoer over zee, over de weg, de spoorweg of de waterweg, artikel 1;

Gelet op de wet van 30 augustus 2013 betreffende de hervorming van de Belgische spoorwegen, artikel 10, 1° en 2°;

Gelet op de Spoorcodex;

Gelet op de betrokkenheid van de gewestregeringen;

Gelet op het advies van de Inspecteur van Financiën, gegeven op 5 november 2013;

Gelet op de akkoordbevinding van de Minister van Begroting, d.d. 29 november 2013;

Gelet op het verzoek om spoedbehandeling gemotiveerd door de omstandigheid dat de hervorming, waarvan het eerste luik reeds het voorwerp uitmaakt van het koninklijk besluit van 7 november 2013 houdende hervorming van de structuren van de NMBS Holding, Infrabel en de NMBS (I), dringend moet worden uitgevoerd omdat (i) de met de huidige overgangperiode gepaard gaande onzekerheid voor het personeel, het cliënteel en andere belanghebbende partijen dringend moet worden beëindigd door op korte termijn naar de nieuwe structuur over te stappen, (ii) de kwaliteit van de openbare dienstverlening en de stiptheid dringend moeten worden verbeterd, waartoe de nieuwe structuur de nodige maatregelen zal toelaten, (iii) de schuldpositie van de huidige NMBS groep dringend moet worden beheerst in het belang van de continuïteit van de openbare dienst en de Staatsfinanciën en (iv) een nieuwe structuur om boekhoudkundige redenen bij voorkeur bij de aanvang van een nieuw kalenderjaar in werking treedt, wat er samen toe leidt dat de nieuwe structuur op 1 januari 2014 in werking dient te treden; opdat deze nieuwe structuur in werking kan treden op 1 januari 2014 is het nodig om voorafgaandelijk regels te bepalen, die, enerzijds, aan de spoorwegondernemingen op niet-discriminerende wijze toegang verlenen tot de stations, de onbemande stopplaatsen en passende locaties in de stations voor diensten in verband met kaartverkoop, en, anderzijds, aan de spoorwegondernemingen op niet-discriminerende wijze toegang verlenen tot de vaste installaties voor communicatie met de reizigers, zoals perronschermen en de geluidsinstallaties;

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

Sur ces trois points, le projet appelle les observations suivantes.

1. Dans le cadre de la procédure d'association prévue par l'article 6, § 4, 3, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, le projet examiné a été communiqué aux Gouvernements de région par courrier daté du 31 juillet 2013.

La lecture du compte-rendu de la réunion "IKW" du 19 novembre 2013 figurant dans le dossier joint à la demande d'avis, permet cependant de constater que le projet a encore été modifié à cette date.

Il convient dès lors de communiquer aux Gouvernements de région la nouvelle version de l'arrêté en projet dans le cadre de la procédure d'association. Cette communication permettra également de répondre aux observations déjà formulées par le Gouvernement flamand sur le texte initialement transmis, si cela n'a pas encore été fait.

2. Dans le paragraphe 3, alinéa 2, de l'article 9/1 en projet, il y a une discordance entre les textes français et néerlandais, celle-ci doit être corrigée.

Le greffier,
Mme. A.-C. Van Geersdaele.

Le président,
P. Liénardy.

21 DECEMBRE 2013. — Arrêté royal modifiant le Code ferroviaire en ce qui concerne les services à fournir aux entreprises ferroviaires

PHILIPPE, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi du 18 février 1969 relative aux mesures d'exécution des traités et actes internationaux en matière de transport par mer, par route, par chemin de fer ou par voie navigable, l'article 1^{er};

Vu la loi du 30 août 2013 relative à la réforme des chemins de fer belges, l'article 10, 1° et 2°;

Vu le Code ferroviaire;

Vu l'association des gouvernements de région;

Vu l'avis de l'Inspecteur des Finances, donné le 5 novembre 2013;

Vu l'accord du Ministre du Budget, donné le 29 novembre 2013;

Vu l'urgence motivée par la nécessité de mettre en œuvre, au plus vite, la réforme dont le premier volet fait déjà l'objet de l'arrêté royal du 7 novembre 2013 portant réforme des structures de la SNCB Holding, d'Infrabel et de la SNCB (I), dans la mesure où (i) il faut au plus vite mettre fin à l'incertitude, associée à la présente période de transition dans le chef du personnel, des clients et des autres parties prenantes en passant à bref délai à la nouvelle structure, (ii) la qualité des services publics et la ponctualité, pour lesquels la nouvelle structure permettra de prendre les mesures nécessaires, sont à améliorer d'urgence, (iii) l'endettement du groupe SNCB est à maîtriser d'urgence dans l'intérêt de la continuité du service public et la trésorerie de l'Etat et (iv) pour des raisons comptables, il est préférable que la nouvelle structure entre en vigueur au début d'une nouvelle année civile, ce qui, au final, implique que la nouvelle structure entre en vigueur le 1^{er} janvier 2014; pour que cette nouvelle structure puisse entrer en vigueur le 1^{er} janvier 2014, il convient préalablement de fixer, d'une part, les règles qui accordent aux entreprises ferroviaires l'accès aux gares, aux points d'arrêt non gardés et aux emplacements convenables prévus dans les gares pour les services de billetterie, de manière non discriminatoire et, d'autre part, les règles qui accordent aux entreprises ferroviaires l'accès aux installations fixes de communication avec les voyageurs, comme les afficheurs de quai et la sonorisation, de manière non discriminatoire;

Gelet op advies nr. 54.713/4 van de Raad van State, gegeven op 11 december 2013, met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

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

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

Artikel 1. Dit besluit voorziet in de gedeeltelijke omzetting van de Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte.

Art. 2. Artikel 3 van de Spoorcodex wordt aangevuld met de bepalingen onder 74° en 75°, luidende :

“74° “dienstvoorziening” : de installatie, inclusief terrein, gebouw en uitrusting, die in haar geheel of gedeeltelijk speciaal is ingericht voor het verrichten van één of meer diensten als bedoeld in bijlage 1, punten 2, 3 en 4, van de Spoorcodex;

75° “exploitant van een dienstvoorziening” : iedere publieke of privaatrechtelijke entiteit die verantwoordelijk is voor het beheer van één of meer dienstvoorzieningen of voor het verrichten van één of meer diensten voor spoorwegondernemingen als bedoeld in bijlage 1, punten 2, 3 en 4, van de Spoorcodex.”.

Art. 3. Artikel 9 van de Spoorcodex wordt aangevuld met een paragraaf 5, luidende :

“§ 5. Dit artikel is niet van toepassing in het geval van dienstvoorzieningen bedoeld in bijlage 1, punt 2, a).”.

Art. 4. In de Spoorcodex wordt een artikel 9/1 ingevoegd, luidende :

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

§ 2. Ter waarborging van een volledig transparante en niet-discriminerende toegang tot deze dienstvoorzieningen, en van de dienstverlening in deze voorzieningen ingeval 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 spoorvervoerdiensten waarvoor de voorziening wordt gebruikt, zijn de exploitanten van deze dienstvoorzieningen op zodanige wijze georganiseerd, dat zij organisatorisch en wat de besluitvorming aangaat, onafhankelijk zijn van deze instantie of onderneming. Dergelijke onafhankelijkheid omvat niet de vereiste 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, a), voeren de exploitant en de instantie of onderneming vanaf de rekenkundige oefening 2015 gescheiden rekeningen, met inbegrip van gescheiden balansen en gescheiden winst-en-verliesrekeningen.

Indien de in bijlage 1, punt 2, a), bedoelde dienstvoorziening door de infrastructuurbeheerder wordt geëxploiteerd, worden de in dit lid bedoelde vereisten inzake onafhankelijkheid geacht te zijn voldaan, indien wordt voldaan aan de vereisten inzake onafhankelijkheid van de infrastructuurbeheerder ten overstaan van de leveranciers van spoorvervoerdiensten.

§ 3. De verzoeken van de spoorwegondernemingen om toegang tot en levering van diensten in de in bijlage 1, punt 2, a), 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 vervoerdienst op hetzelfde traject of op alternatieve trajecten onder economisch aanvaardbare voorwaarden te exploiteren. Dit houdt voor de exploitant van de dienstvoorziening niet de verplichting in om te investeren in middelen of voorzieningen teneinde aan alle verzoeken van spoorwegondernemingen tegemoet te kunnen komen.

Wanneer verzoeken van spoorwegondernemingen betrekking hebben op toegang tot en dienstverlening in een dienstvoorziening die wordt beheerd door een exploitant van de in paragraaf 3 bedoelde dienstvoorziening, motiveert de exploitant schriftelijk elk weigeringsbesluit en geeft hij aan welke levensvatbare alternatieven er zijn in andere voorzieningen.

§ 4. Wanneer een exploitant van de in bijlage 1, punt 2, a), bedoelde dienstvoorziening een conflict vaststelt tussen verschillende verzoeken, tracht hij alle verzoeken te beantwoorden voor zover dat mogelijk is. Wanneer geen levensvatbaar alternatief beschikbaar is en het op basis

Vu l'avis n 54.713/4 du Conseil d'Etat, donné le 11 décembre 2013, en application de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2°, des lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973;

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

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article 1^{er}. Le présent arrêté transpose partiellement la Directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen.

Art. 2. L'article 3 du Code ferroviaire est complété par les 74° et 75°, rédigés comme suit :

“74° “ 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, du Code ferroviaire;

75° “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, du Code ferroviaire.”.

Art. 3. L'article 9 du Code ferroviaire est complété par un paragraphe 5 rédigé comme suit :

“§ 5. Le présent article n'est pas d'application dans le cas des installations de service visées à l'annexe 1, point 2, a).”.

Art. 4. Dans le Code ferroviaire, il est inséré un article 9/1 rédigé comme suit :

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

§ 2. Afin d'assurer la totale transparence et le caractère non discriminatoire de l'accès à ces installations de service 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, a), l'exploitant et l'entité ou l'entreprise disposent de comptes séparés, y compris des bilans séparés et des comptes séparés de profits et pertes à partir de l'exercice comptable 2015.

Lorsque l'exploitation de l'installation de service visée à l'annexe 1^{re}, point 2, a), est assurée par le gestionnaire de l'infrastructure, le respect des exigences d'indépendance visées dans le présent paragraphe est réputé être démontré par le respect des exigences d'indépendance du gestionnaire de l'infrastructure vis-à-vis des fournisseurs de services de transport ferroviaire.

§ 3. 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, a), 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 leur permettant d'exploiter le service de transport 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 d'installation de service visé au paragraphe 3, l'exploitant justifie par écrit toute décision de refus et indique les alternatives viables dans d'autres installations.

§ 4. En cas de conflit entre différentes demandes, un exploitant d'installation de service visée à l'annexe 1^{re}, point 2, a), 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

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.

§ 5. Wanneer de in bijlage 1, punt 2, a), 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, doet zijn eigenaar een publieke aankondiging dat zijn exploitatie van de voorziening geheel of gedeeltelijk beschikbaar is voor leasing of verhuring als spoordienstvoorziening, tenzij de exploitant van deze dienstvoorziening aantoont dat de voorziening vanwege een lopend reconversieproces niet door een spoorwegonderneming kan worden gebruikt.

§ 6. De Koning kan maatregelen nemen over de te volgen procedure en de te respecteren criteria voor de toegang tot de te verlenen diensten in de dienstvoorzieningen bedoeld in dit artikel.”.

Art. 5. Dit besluit treedt in werking op 1 januari 2014.

Art. 6. De minister bevoegd voor de regulering van het spoorwegvervoer is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 21 december 2013.

FILIP

Van Koningswege :

De Minister van Binnenlandse Zaken,

Mevr. J. MILQUET

De Staatssecretaris voor Mobiliteit,

M. WATHELET

les demandes de capacités pour l'installation concernée sur la base des besoins avérés, le demandeur 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 demandeur.

§ 5. Si une installation de service visée à l'annexe 1^{re}, point 2, a), 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 des besoins avérés, son propriétaire annonce publiquement que son exploitation est disponible à la location ou au leasing 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.

§ 6. 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 par le présent article.”.

Art. 5. Le présent arrêté entre en vigueur le 1^{er} janvier 2014.

Art. 6. Le ministre qui a la régulation du transport ferroviaire dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 21 décembre 2013.

PHILIPPE

Par le Roi :

La Ministre de l'Intérieur,

Mme J. MILQUET

Le Secrétaire d'Etat à la Mobilité,

M. WATHELET

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

[C – 2014/14024]

21 DECEMBER 2013. — Koninklijk besluit tot wijziging van de Spoorcodex voor wat betreft toegang tot traffic control en tot seinposten van de infrastructuurbeheerder

VERSLAG AAN DE KONING

Sire,

Dit ontwerp van koninklijk besluit is genomen in uitvoering van artikel 10, 3 van de wet van 30 augustus 2013 betreffende de hervorming van de Belgische spoorwegen.

Deze bepalingen verlenen aan de Koning de bevoegdheid om, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, de nodige maatregelen te nemen om regels te bepalen die de spoorwegondernemingen, op niet-discriminerende wijze, toelaten aanwezig te zijn in de “traffic control” en in de seinposten van de infrastructuurbeheerder en die het mechanisme bepalen waarlangs de infrastructuurbeheerder, op niet-discriminerende wijze, de prioriteiten uitvoert die door de spoorwegondernemingen met betrekking tot hun eigen treinen worden voorgesteld, tenzij in geval van redenen die verband houden met de exploitatieveiligheid of in geval van conflict met de prioriteitsregels die door de overheid worden vastgesteld.

De wijzigingen opgenomen in dit ontwerp van besluit kaderen in een meer globale hervorming van de juridische structuren van de NMBS Groep.

COMMENTAAR BIJ DE ARTIKELEN

Artikel 1

Cf. Commentaar van artikel 2.

Art. 2, § 1

Deze bepaling beoogt in de Spoorcodex een artikel 25/1 in te voegen dat voorziet in de mogelijkheid voor spoorwegondernemingen om toegang te hebben tot “ traffic control ” en tot seinposten van de spoorweginfrastructuurbeheerder.

Het eerste lid zet het principe uiteen volgens hetwelk de spoorwegondernemingen toegang mogen hebben tot “ traffic control ”.

SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

[C – 2014/14024]

21 DECEMBRE 2013. — Arrêté royal modifiant le Code ferroviaire en ce qui concerne l'accès au traffic control et aux cabines de signalisation du gestionnaire de l'infrastructure

RAPPORT AU ROI

Sire,

Le présent projet d'arrêté royal est pris en exécution de l'article 10, 3 de la loi du 30 août 2013 relative à la réforme des chemins de fer belges.

Ces dispositions autorisent le Roi à prendre les mesures nécessaires pour fixer, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, les règles qui permettent aux entreprises ferroviaires, de manière non discriminatoire, d'être présentes dans le “ traffic control ” et dans les postes de signalisation du gestionnaire de l'infrastructure et qui établissent le mécanisme par lequel le gestionnaire de l'infrastructure exécute, de manière non discriminatoire, les priorités proposées par les entreprises ferroviaires concernant leurs propres trains, sauf pour des raisons de sécurité d'exploitation ou en cas de conflit avec les règles de priorité fixées par l'autorité publique

Les modifications contenues dans le présent projet d'arrêté s'inscrivent dans une réforme globale des structures juridiques du Groupe SNCB.

COMMENTAIRES DES ARTICLES

Article 1^{er}

Cf. Commentaire de l'article 2.

Art. 2, § 1^{er}

Cette disposition vise à insérer dans le Code ferroviaire un article 25/1 qui consacre la possibilité donnée aux entreprises ferroviaires d'accéder au “ traffic control ” et aux cabines de signalisation du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.

Le premier alinéa pose le principe selon lequel les entreprises ferroviaires peuvent avoir accès au “ traffic control ”.