

Art. 2. Dit besluit treedt in werking op de dag van de publicatie in het *Belgisch Staatsblad*.

Art. 3. Onze Minister van Binnenlandse Zaken is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 5 juni 2004.

ALBERT

Van Koningswege :
De Minister van Binnenlandse Zaken,
P. DEWAELE

Art. 2. Le présent arrêté entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*.

Art. 3. Notre Ministre de l'Intérieur est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 5 juin 2004.

ALBERT

Par le Roi :
Le Ministre de l'Intérieur,
P. DEWAELE

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

N. 2004 — 2130

[C — 2004/11266]

11 JUNI 2004. — Koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 12 maart 2003 betreffende de voorwaarden voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur

VERSLAG AAN DE KONING

Sire,

Het ontwerp van besluit dat we de eer hebben aan Uwe Majesteit ter ondertekening voor te leggen, is beslist in de Ministerraad.

Er werd rekening gehouden met het advies van de Raad van State behalve op bepaalde punten die zullen worden verduidelijkt in de bespreking per artikel.

Het koninklijk besluit van 12 maart 2003 betreffende de voorwaarden voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur zet de verplichtingen van de richtlijnen 2001/12/EG, 2001/13/EG en 2001/14/EG die het eerste spoorwegpakket vormen, om in Belgisch recht.

Het voornoemd koninklijk besluit van 12 maart 2003 moet echter hervormd worden om rekening te houden met de volgende elementen :

- titel X, hoofdstuk 3, sectie 1 van de programmawet van 22 december 2003 voorziet de schepping van een naamloze vennootschap van publiek recht die de nieuwe spoorwegbeheerder uitmaakt en die over een eigen juridische persoonlijkheid beschikt, onafhankelijk van die van de NMBS. Door een dergelijke juridische herstructurering van de NMBS, zullen bepaalde essentiële functies die niet verzekerd konden worden door een entiteit onafhankelijk van de spoorweguitbater, voortaan verzekerd worden door de juridisch autonome spoorwegbeheerder : verdeling van de spoorweginfrastructuurcapaciteiten, tarificatie-facturatie en inning van de heffing van spoorweginfrastructuur, certificatie van het personeel en het rijdend materieel van de spoorwegmaatschappijen.

Voortaan zullen de essentiële functies direct vallen onder de spoorwegbeheerder en de toezichhoudende functie zal direct toevertrouwd worden aan de door de Koning aangestelde dienst binnen het Bestuur;

- gezien de structurele aanpassingen die voorafgaan, dringen wijzigingen zich op, niet alleen aan hoofdstuk XI betreffende het Instituut van de Spoorwegen, (die voor een deel de toezichhoudende instantie uitmaakt die in artikel 30 van de richtlijn 2001/14/EG beschreven is, en, daardoor gelast is om te waken over de goede toepassing van de bepalingen met betrekking tot het gebruik van de spoorweginfrastructuur), maar ook aan de bepalingen van de andere hoofdstukken van het voornoemd koninklijk besluit om de coherentie van het geheel van de wetgeving te verzekeren.

Bijgevolg hebben de artikels 458 en 476 van de programmawet van 22 december 2003 aan de koning de bevoegdheid gegeven om de bepalingen van hoofdstuk XI van voornoemd koninklijk besluit van 12 maart 2003 op te heffen, te wijzigen, aan te vullen of te vervangen en om de bepalingen van de andere hoofdstukken van het voornoemd besluit te wijzigen.

SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

F. 2004 — 2130

[C — 2004/11266]

11 JUNI 2004. — Arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 12 mars 2003 relatif aux conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire

RAPPORT AU ROI

Sire,

Le projet d'arrêté royal que nous avons l'honneur de soumettre à la signature de Votre Majesté, a été délibéré en Conseil des Ministres.

Il a été tenu compte de l'avis du Conseil d'Etat sauf sur certains points, qui seront expliqués dans le commentaire par article.

L'arrêté royal du 12 mars 2003 relatif aux conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire transpose en droit belge les obligations découlant des directives 2001/12/CE, 2001/13/CE et 2001/14/CE constituant le premier paquet ferroviaire.

L'arrêté royal du 12 mars 2003 précité doit toutefois être réformé afin de tenir compte des éléments suivants :

- le titre X, chapitre 3, section 1, de la loi-programme du 22 décembre 2003 prévoit la création d'une société anonyme de droit public constituant le nouveau gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et qui dispose d'une personnalité juridique propre, indépendante de celle de la SNCB. Etant donné une telle restructuration juridique de la SNCB, certaines fonctions essentielles qui ne pouvaient être assurées par une entité non-indépendante de l'exploitant ferroviaire pourront désormais être assumées par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire juridiquement autonome : répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, tarification – facturation et perception de la redevance d'infrastructure ferroviaire, certification du personnel et du matériel roulant des entreprises ferroviaires.

Désormais, les fonctions essentielles susmentionnées pourront relever directement du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et la fonction de contrôle être directement confiée à un service désigné par le Roi à cet effet au sein de l'Administration;

- étant donné les adaptations structurelles qui précèdent, des modifications s'imposent non seulement au chapitre XI relatif à l'Institut des Chemins de fer, (qui constitue en partie l'organisme de contrôle visé à l'article 30 de la directive 2001/14/CE et est, à ce titre, chargé de veiller à la bonne application des dispositions relatives à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire), mais également aux dispositions des autres chapitres de l'arrêté royal précité afin d'assurer la cohérence de l'ensemble de la réglementation.

En conséquence, les articles 458 et 476 de la loi-programme du 22 décembre 2003 ont donné compétence au Roi afin d'abroger, modifier, compléter ou remplacer les dispositions du chapitre XI de l'arrêté royal du 12 mars 2003 précité et de modifier les dispositions des autres chapitres de l'arrêté précité.

De aangebrachte wijzigingen aan het voornoemd koninklijk besluit van 12 maart 2003 worden dus gemotiveerd door de volgende twee elementen :

- afschaffing van het Instituut van de Spoorwegen en van de Spoordienst voor toewijzing en heffing van rechten. Bijgevolg worden de verwijzingen naar deze twee instellingen in het hele besluit van 12 maart 2003 opgeheven;

- overdracht van de bevoegdheden van de Spoordienst aan de pas gecreëerde spoorwegbeheerder en van de taken van het Instituut van de Spoorwegen aan de Dienst van het Bestuur dat speciaal hiervoor door de Koning is aangesteld.

Artikelsgewijze commentaar

Art. 1. Aan het geheel van definities die door het voornoemd koninklijk besluit van 12 maart 2003 voorzien waren, werden de volgende wijzigingen aangebracht :

- de Minister wordt gedefinieerd als de Minister die de bevoegdheid heeft over de regulering van het spoorwegvervoer;

- de spoorwegbeheerder wordt gedefinieerd als de naamloze vennootschap van publiek recht "INFRABEL";

- de verdeling van de capaciteit van de spoorweginfrastructuur wordt gedefinieerd als de toekenning van de capaciteit van de spoorweginfrastructuur door de infrastructuurbeheerder en niet meer door de Spoordienst voor toewijzing en heffing van rechten, die afgeschaft is. Hetzelfde geldt voor wat betreft de coördinatieprocedure in geval van concurrerende vragen op vlak van reservering van bevoegdheden van spoorweginfrastructuur;

- wat betreft het kaderakkoord, vervangt de spoorwegbeheerder ook de bevoegdheden van het de Spoordienst voor toewijzing en heffing van rechten;

het toezichthoudend orgaan is niet meer het Instituut van de Spoorwegen, dat wordt afgeschaft, maar de door de Koning aangesteld Dienst van het Bestuur. In het oorspronkelijk ontwerp werd voorzien deze dienst op te richten in het huidig besluit. Het ontwerp voorzag in de oprichting van een Dienst Regulering van het spoorwegvervoer, geplaatst onder de hiërarchische autoriteit van de Minister die de bevoegdheid heeft over de spoorwegregulering. Deze bepaling bewerkstelligde de onafhankelijkheid van deze dienst ten opzichte van de spoorwegondernemingen en de beheerder van de spoorweginfrastructuur. Desalniettemin heeft de Raad van State geoordeeld dat de oprichting van een dergelijke administratieve dienst valt onder de grondwettelijke bevoegdheid van de Koning. Deze laatste kan, door een dienst in te stellen en te organiseren, onder de hiërarchische autoriteit van de Minister de noodzakelijke autonomie verzekeren bij het uitoefenen van de controleopdracht, zoals dat hier het geval is. Het huidig besluit zou, nog voor het bekrachtigd wordt door de wetgevende macht, dezelfde waarde hebben van een wet. De wetgevende macht kan niet binnendringen in het domein dat door de Grondwet is voorbehouden aan de Koning. Bijgevolg zal een afzonderlijk in Ministerraad overlegd koninklijk besluit het toezichthoudend orgaan bedoeld in huidig koninklijk besluit instellen.

Art. 2 en 3. Geen enkele fundamentele wijziging werd aangebracht aan voornoemd koninklijk besluit van 12 maart 2003 behalve de toewijzing van de rol van het Instituut van de Spoorwegen aan het pas opgericht toezichthoudend orgaan en de afschaffing van de Spoordienst voor toewijzing en heffing van rechten.

Art. 4. Het artikel 6 werd onderverdeeld in twee paragrafen.

Art. 5. Deze bepalingen wijzigen het koninklijk besluit van 12 maart 2003 ten gevolge van de opheffing van het Instituut van de spoorwegen en de vervanging ervan door het toezichthoudend orgaan.

Art. 6 tot 8. De volgende formele wijzigingen werden aangebracht :

- voor wat betreft de toepassing van de technische normen en veiligheidsregels, waakt de Administratie erover dat ze correct toegepast worden en dat de kandidaten op een billijke en niet-discriminerende manier behandeld worden;

- op vlak van de aanvullende veiligheidsmaatregelen, kunnen ze pas opgelegd worden door de Minister na advies van het toezichthoudend orgaan.

Les modifications apportées à l'arrêté royal du 12 mars 2003 précité sont donc motivées par les deux éléments suivants :

- suppression de l'Institut des Chemins de Fer et de l'Office ferroviaire de Répartition et de Tarification. Par conséquent, les références à ces deux organismes sont supprimées dans tout l'arrêté royal du 12 mars 2003;

- transfert des compétences de l'Office ferroviaire au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire nouvellement créé et des tâches de l'Institut des Chemins de fer au Service de l'Administration spécialement désigné par le Roi.

Commentaires des articles

Article 1^{er}. A l'ensemble des définitions prévues par l'arrêté royal du 12 mars 2003 précité, les modifications suivantes ont été apportées :

- le Ministre est défini comme étant le Ministre qui a la régulation du transport ferroviaire dans ses attributions;

- le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire est défini comme étant la société anonyme de droit public "INFRABEL";

- la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire est définie comme étant l'affectation des capacités de l'infrastructure ferroviaire par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et non plus par l'Office ferroviaire de répartition et de tarification, qui est supprimé. Il en va de même en ce qui concerne la procédure de coordination en cas de demandes concurrentes en matière de réservation des capacités de l'infrastructure ferroviaire;

- en ce qui concerne l'accord-cadre, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire se substitue également aux compétences de l'Office ferroviaire de répartition et de tarification;

- l'organe de contrôle n'est plus l'Institut des Chemins de Fer, qui est supprimé, mais le Service de l'Administration désigné par le Roi. Dans le projet initial, il était prévu de créer ce service dans le présent arrêté royal. Le projet prévoyait la création du Service de Régulation du Transport ferroviaire, placé sous l'autorité hiérarchique du Ministre ayant la régulation ferroviaire dans ses attributions. Cette disposition oeuvrait à l'indépendance de ce service par rapport aux entreprises ferroviaires et au gestionnaire d'infrastructure. Toutefois, le Conseil d'Etat a indiqué que la création d'un tel service administratif relève des pouvoirs constitutionnels du Roi. Il appartient à ce dernier, en instituant et en organisant un service, d'assurer sous l'autorité hiérarchique du ministre le degré d'autonomie nécessaire à l'exercice d'une mission de contrôle, comme c'est le cas en l'espèce. Le présent arrêté royal devant être confirmé par le pouvoir législatif, aura la même valeur qu'une loi. Le pouvoir législatif ne peut pas empiéter sur le domaine réservé au Roi par la Constitution. Par conséquent, un arrêté royal séparé, délibéré en Conseil des Ministres, instituera l'organe de contrôle visé dans le présent arrêté royal.

Art. 2 et 3. Aucune modification fondamentale n'a été apportée à l'arrêté royal du 12 mars 2003 précité mis à part l'attribution du rôle de l'Institut des Chemins de Fer à l'organe de contrôle nouvellement créé et la suppression de l'Office ferroviaire de répartition et de tarification.

Art. 4. L'article 6 a été subdivisé en deux paragraphes.

Art. 5. Cette disposition adapte l'arrêté royal du 12 mars 2003 suite à la suppression de l'Institut des Chemins de Fer et à son remplacement par l'organe de contrôle.

Art. 6 à 8. Les modifications formelles suivantes ont été apportées :

- en ce qui concerne l'application des normes techniques et règles de sécurité, l'Administration veille à ce qu'elles soient appliquées correctement et à ce que les candidats soient traités de manière équitable et non-discriminatoire;

- au niveau des mesures complémentaires de sécurité, elles ne peuvent être imposées par le Ministre qu'après avis de l'organe de contrôle.

Art. 9. Een toegangsrecht tot de spoorweginfrastructuur is gereserveerd voor de spoorwegbeheerder om hem in staat te stellen het onderhoud en beheer van de infrastructuur te verzekeren.

Art. 10 en 11. Dit betreft een redactionele aanpassing.

Art. 12. Er wordt een sectie IV toegevoegd en die heeft betrekking op administratieve, technische en financiële akkoorden die alle spoorwegmaatschappijen en internationale groeperingen met de spoorwegbeheerder moeten sluiten voor wat betreft de uitoefening van hun toegangs- of transitrecht, in overeenstemming met artikel 10, § 5, van de richtlijn 91/440/EEG met betrekking tot de ontwikkeling van gemeenschapsspoorwegen, die gewijzigd is door de richtlijn 2001/12/EG van het Europees Parlement en van de Raad van 26 februari 2001. Het advies van de Raad van State werd op dit punt niet gevolgd. De Afdeling Wetgeving van de Raad van State meende dat deze aanpassing de machtiging van de artikelen 458 en 476 van de programmawet van 22 december 2003 overschrijdt. Toch beschikt de Koning over de algemene machtiging de uitvoering te verzekeren van de verplichtingen die voortvloeien uit internationale verdragen en uit de krachtens deze genomen internationale akten inzake vervoer over de weg, de spoorweg of de waterweg. (artikel 1 van de wet van 18 februari 1969 betreffende de maatregelen ter uitvoering van de internationale verdragen en akten inzake vervoer over de weg, de spoorweg of de waterweg). Hieruit volgt dat een verwijzing naar deze algemene machtiging van de wet van 18 februari 1969 wordt toegevoegd in de aanhef.

Art. 13. Deze bepalingen wijzigen het koninklijk besluit van 12 maart 2003 ten gevolge van de opheffing van het Instituut van de Spoorwegen.

Art. 14. Dit betreft een redactionele aanpassing.

Art. 15. Artikel 29 dat voorzag in de mededeling aan het Instituut van de Spoorwegen door de Minister van zijn gemotiveerde beslissing de aangevraagde vergunning te weigeren, wordt opgeheven aangezien het Instituut wordt opgeheven en vervangen wordt door een orgaan dat daartoe door de Koning is aangesteld.

Art. 16. Dit betreft een technische aanpassing.

Art. 17. Artikel 33 wordt gewijzigd. Het betreft de omzetting van artikel 11 van richtlijn 95/18/EG van de Raad van 19 juni 1995 betreffende de verlening van exploitatievergunningen aan spoorwegondernemingen. Het advies van de Raad van State werd op dit punt niet gevolgd. De Afdeling Wetgeving van de Raad van State meende dat deze aanpassing de machtiging van de artikelen 458 en 476 van de programmawet van 22 december 2003 overschrijdt. Toch beschikt de Koning over de algemene machtiging de uitvoering te verzekeren van de verplichtingen die voortvloeien uit internationale verdragen en uit de krachtens deze genomen internationale akten inzake vervoer over de weg, de spoorweg of de waterweg. (artikel 1 van de wet van 18 februari 1969 betreffende de maatregelen ter uitvoering van de internationale verdragen en akten inzake vervoer over de weg, de spoorweg of de waterweg). Hieruit volgt dat een verwijzing naar deze algemene bevoegdheid van de wet van 18 februari 1969 wordt toegevoegd in de aanhef.

Art. 18. De artikelen met betrekking tot de jaarlijkse heffing die de houder van spoorweg vergunning schuldig is, worden voortaan gegroepeerd in een "afdeling V- Jaarlijkse heffing".

Art. 19. Dit betreft een redactionele aanpassing.

Art. 20. Dit artikel strekt ertoe de voorwaarden om het veiligheidsattest te verkrijgen te verduidelijken.

Artikel 452, § 1, 6°, van de programmawet van 22 december 2003 vertrouwt de "de certificering van het personeel van de spoorwegondernemingen en van het rollend materieel, rekening houdend met de door de Koning uitgevaardigde technische normen en regels betreffende de veiligheid en het gebruik van de infrastructuur" toe aan de beheerder van de spoorweginfrastructuur. Volgens de Raad van State komen de bepalingen met betrekking tot het veiligheidsattest voor spoorvervoer van bovengenoemd koninklijk besluit van 12 maart 2003 niet overeen met artikel 452, § 1, 6°, van de programmawet van 22 december 2003. Om met deze opmerking rekening te houden, beveelt de Raad van State aan de wijzigingen te herzien die dienen te worden aangebracht aan de artikelen 38, 40, 43, 44 en 91, § 2, tweede streepje van het koninklijk besluit van 12 maart 2003. Het advies van de Raad van State kan op dit punt niet worden gevolgd. De certificeringstaak van de beheerder van de spoorweginfrastructuur mag niet worden verward met de verificatie overeenkomstig de artikelen 40 en 44 van het koninklijk besluit van 12 maart 2003. De certificeringstaak van het personeel van de spoorwegondernemingen en van het rollend materieel van de beheerder van de spoorweginfrastructuur wordt geregeld door een uitvoeringsbesluit van het koninklijk besluit van 12 maart 2003.

Art. 9. Un droit d'accès à l'infrastructure ferroviaire est réservé au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire afin de lui permettre d'assurer l'entretien et la gestion de l'infrastructure.

Art. 10 et 11. Il s'agit d'une modification d'ordre rédactionnel.

Art. 12. Une section IV est ajoutée et est relative aux accords administratifs, techniques et financiers que doivent conclure tous entreprises ferroviaires et regroupements internationaux avec le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire en ce qui concerne l'exercice de leur droit d'accès ou de transit, conformément à l'article 10, § 5, de la directive 91/440/CEE relative au développement de chemins de fer communautaires, modifiée par la directive 2001/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001. L'avis du Conseil d'Etat n'est pas suivi sur ce point. La section de législation du Conseil d'Etat a estimé que cette modification excède l'habilitation des articles 458 et 476 de la loi programme du 22 décembre 2003. Toutefois, le Roi possède une habilitation générale d'assurer l'exécution des obligations résultant des traités internationaux et des actes internationaux pris en vertu de ceux-ci en matière de transport par route, par chemin de fer ou par voie navigable (article 1^{er} de la loi du 18 février 1969 relative aux mesures d'exécution des traités et actes internationaux en matière de transport par route, par chemin de fer ou par voie navigable). Par conséquent, la référence à cette habilitation générale contenue dans la loi du 18 février 1969 est ajoutée dans les considérants.

Art. 13. Cette disposition adapte l'arrêté royal du 12 mars 2003 suite à la suppression de l'Institut des Chemins de Fer.

Art. 14. Il s'agit d'une modification d'ordre rédactionnel.

Art. 15. L'article 29 prévoyant la communication à l'Institut des Chemins de Fer par le Ministre de sa décision de refuser l'octroi d'une licence est abrogé étant donné que l'Institut est supprimé et qu'il est remplacé par un organe désigné par le Roi.

Art. 16. Il s'agit d'une modification d'ordre technique.

Art. 17. L'article 33 est modifié. Il s'agit de la transposition de l'article 11 de la directive 95/18/CE du conseil du 19 juin 1995 concernant les licences des entreprises ferroviaires. L'avis du Conseil d'Etat n'est pas suivi sur ce point. La section de législation du Conseil d'Etat a estimé que cette modification excède l'habilitation des articles 458 et 476 de la loi programme du 22 décembre 2003. Toutefois, le Roi possède une habilitation générale d'assurer l'exécution des obligations résultant des traités internationaux et des actes internationaux pris en vertu de ceux-ci en matière de transport par route, par chemin de fer ou par voie navigable (article 1^{er} de la loi du 18 février 1969 relative aux mesures d'exécution des traités et actes internationaux en matière de transport par route, par chemin de fer ou par voie navigable). Par conséquent, la référence à cette habilitation générale contenue dans la loi du 18 février 1969 est ajoutée dans les considérants.

Art. 18. Les articles relatifs à la redevance annuelle due par le titulaire d'une licence ferroviaire sont désormais regroupés dans une "section V - Redevance annuelle".

Art. 19. Il s'agit d'une modification d'ordre rédactionnel.

Art. 20. Cet article tend à préciser les conditions d'obtention du certificat de sécurité.

L'article 452, § 1^{er}, 6°, de la loi-programme du 22 décembre 2003 confie au gestionnaire de l'infrastructure "la certification du personnel des entreprises ferroviaires et du matériel roulant au regard des normes techniques et règles en matière de sécurité et d'utilisation de l'infrastructure arrêtées par le Roi". Selon le Conseil d'Etat, les dispositions relatives au certificat de sécurité ferroviaire de l'arrêté royal du 12 mars 2003 précité ne concordent pas avec l'article 452, § 1^{er}, 6°, de la loi-programme du 22 décembre 2003. Afin de tenir compte de cette observation, le Conseil d'Etat recommande de revoir les modifications à apporter aux articles 38, 40, 43, 44 et 91, § 2, deuxième tiret de l'arrêté royal du 12 mars 2003. L'avis du Conseil d'Etat ne peut être suivi sur ce point. En effet, la fonction de certification du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ne doit pas se confondre avec la fonction de vérification visée aux articles 40 et 44 de l'arrêté royal du 12 mars 2003. La fonction de certification du personnel des entreprises ferroviaires et du matériel roulant du gestionnaire de l'infrastructure est organisée par un arrêté royal d'exécution de l'arrêté royal du 12 mars 2003. Il s'agit de l'arrêté royal du 17 novembre 2003 portant exécution des chapitres III, V, et VI de l'arrêté royal du 12 mars 2003 relatif aux conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire. La fonction de vérification

Het betreft het koninklijk besluit van 17 november 2003 houdende de uitvoering van de hoofdstukken III, V en VI van het koninklijk besluit van 12 maart 2003 betreffende de voorwaarden voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur. De taak tot verificatie wordt toevertrouwd aan het Bestuur en wordt uitgeoefend met de steun van de beheerder van de infrastructuur. Deze taak om de geschiktheid van het materiaal en het personeel te verifiëren wordt uitgeoefend nadat de spoorwegonderneming haar veiligheidsattest heeft ontvangen op het "moment dat de trein gaat vertrekken".

Art. 21. Dit betreft een redactionele aanpassing.

Art. 22 en 23. Deze bepalingen wijzigen het koninklijk besluit van 12 maart 2003 ten gevolge van de opheffing van het Instituut van de Spoorwegen en de vervanging ervan door het toezichthoudend orgaan.

Art. 24. Dit betreft een redactionele aanpassing.

Art. 25. Deze bepaling wijzigt het koninklijk besluit van 12 maart 2003 ten gevolge van de opheffing van de Spoordienst en de vervanging ervan door de beheerder van de spoorweginfrastructuur en de opheffing van het Instituut van de Spoorwegen en de vervanging ervan door het toezichthoudend orgaan.

Art. 26. Dit betreft een technische aanpassing.

Art. 27. Deze bepaling wijzigt het koninklijk besluit van 12 maart 2003 ten gevolge van de opheffing van de Spoordienst en de vervanging ervan door de beheerder van de spoorweginfrastructuur.

Art. 28. Dit artikel verduidelijkt de maatregel tot publicatie.

Art. 29. Dit betreft een redactionele aanpassing.

Art. 30. Deze bepaling wijzigt het koninklijk besluit van 12 maart 2003 ten gevolge van de opheffing van de Spoordienst en de vervanging ervan door de beheerder van de spoorweginfrastructuur.

De bepaling met betrekking tot het kaderakkoord maakt het voorwerp uit van aanvullende bepalingen wat betreft haar eventuele wijzigingen, de mogelijkheid om sancties te voorzien, de communicatie van haar inhoud of nog het type model te gebruiken, conform het artikel 17 van de richtlijn 2001/14/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheids certificering.

Art. 32. Deze bepaling wijzigt het koninklijk besluit van 12 maart 2003 ten gevolge van de opheffing van de Spoordienst en de vervanging ervan door de beheerder van de spoorweginfrastructuur.

Art. 33. Artikel 60, § 3, werd gewijzigd overeenkomstig advies van de Raad van State.

Art. 34 en 35. Deze bepaling wijzigt het koninklijk besluit van 12 maart 2003 ten gevolge van de opheffing van de Spoordienst en de vervanging ervan door de beheerder van de spoorweginfrastructuur en brengt redactionele wijzigingen aan.

Art. 36. Aangezien de taken voorbehouden aan de Spoordienst voor toewijzing en heffing van rechten door voornoemd koninklijk besluit van 12 maart 2003 in de toekomst uitgeoefend worden door de onafhankelijke infrastructuurbeheerder, wordt hoofdstuk X van dit koninklijk besluit betreffende de Spoordienst voor toewijzing en heffing van rechten opgeheven.

Art. 37. Wat betreft hoofdstuk XI van voornoemd koninklijk besluit van 12 maart 2003, wordt dit hoofdstuk vervangen door een nieuw hoofdstuk betreffende het toezichthoudend orgaan. Het oorspronkelijk ontwerp werd aangepast overeenkomstig het advies van de Raad van State. Er wordt voor de oprichting van het toezichthoudend orgaan verwezen naar een in Ministerraad overlegd koninklijk besluit. In het oorspronkelijk ontwerp, werd de toezichtfunctie van de toezichthoudende instantie, voorzien door artikel 30 van de richtlijn 2001/14/EG, verleend aan een gedeconcentreerde dienst van het Bestuur, die speciaal daartoe werd opgericht en werd geplaatst onder de hiërarchische autoriteit van de Minister die bevoegd is voor de regulering van het spoorwegvervoer: de "Dienst regulering van het spoorwegvervoer". Deze dienst, die onder de hiërarchische macht van een ander Minister viel dan de voogdijminister van de historische Belgische Spoorwegen, vervulde de criteria van onafhankelijkheid en van besluitvorming, opgelegd door voornoemde richtlijn. Overeenkomstig het advies van de Raad van State zal deze dienst evenwel worden opgericht door een afzonderlijk in Ministerraad overlegd koninklijk besluit dat dezelfde graad van onafhankelijkheid zal garanderen dan deze van het oorspronkelijk ontwerp van het huidig besluit. Dit besluit zal aan de opmerking van de Raad van State beantwoorden die stelt dat de Koning, door een dienst in te stellen en te organiseren, onder de hiërarchische autoriteit van de Minister de noodzakelijke autonomie kan verzekeren bij het uitoefenen van de controleopdracht, zoals dat hier het geval is.

est confiée à l'Administration et s'exerce avec l'appui du gestionnaire de l'infrastructure. Cette fonction de vérification de l'aptitude du matériel et du personnel s'exerce après que l'entreprise ferroviaire a reçu son certificat de sécurité, au moment "où le train va démarrer".

Art. 21. Il s'agit d'une modification d'ordre rédactionnel.

Art. 22 et 23. Ces dispositions adaptent l'arrêté royal du 12 mars 2003 suite à la suppression de l'Institut des Chemins de Fer et à son remplacement par l'organe de contrôle.

Art. 24. Il s'agit d'une modification d'ordre rédactionnel.

Art. 25. Cette disposition adapte le texte de l'arrêté royal du 12 mars 2003 suite à la suppression de l'Office ferroviaire et son remplacement par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ainsi que la suppression de l'Institut des Chemins de Fer et son remplacement par l'organe de contrôle.

Art. 26. Il s'agit d'une modification d'ordre technique.

Art. 27. Cette disposition adapte le texte de l'arrêté royal du 12 mars 2003 suite à la suppression de l'Office ferroviaire et son remplacement par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.

Art. 28. Cet article précise la mesure de publicité.

Art. 29. Il s'agit d'une modification d'ordre rédactionnel.

Art. 30. Cette disposition adapte l'arrêté royal du 12 mars 2003 suite à la suppression de l'Office ferroviaire et son remplacement par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.

Art. 31. La disposition relative à l'accord-cadre fait l'objet de précisions complémentaires quant à ses modifications éventuelles, la possibilité de prévoir des sanctions, la communication de son contenu ou encore le type de modèle à utiliser, conformément à l'article 17 de la directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001, concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité.

Art. 32. Cette disposition adapte l'arrêté royal du 12 mars 2003 suite à la suppression de l'Office ferroviaire et son remplacement par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.

Art. 33. L'article 60, § 3, a été modifié conformément à l'avis du Conseil d'Etat.

Art. 34 et 35. Ces dispositions adaptent l'arrêté royal du 12 mars 2003 suite à la suppression de l'Office ferroviaire et son remplacement par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et opèrent des modifications d'ordre rédactionnel.

Art. 36. Etant donné que les tâches dévolues à l'Office ferroviaire de répartition et de tarification par l'arrêté royal du 12 mars 2003 précité, seront à l'avenir exercées par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire indépendant, le chapitre X de cet arrêté relatif à l'Office ferroviaire de répartition et de tarification est abrogé.

Art. 37. Quant au chapitre XI de l'arrêté royal du 12 mars 2003 précité, il est remplacé par un nouveau chapitre relatif à l'organe de contrôle. Suite à l'avis du Conseil d'Etat, le projet initial a été modifié. Il est renvoyé à un arrêté royal, délibéré en Conseil des Ministres, pour la création de l'organe de contrôle. Les pouvoirs de ce dernier sont renforcés. Dans le projet initial, la fonction de contrôle de l'organisme de contrôle, prévue par l'article 30 de la directive 2001/14/CE était attribuée à un service déconcentré de l'Administration, spécialement créé à cet effet et placé sous l'autorité hiérarchique du Ministre qui a la régulation du transport ferroviaire dans ses attributions: "le Service de Régulation du Transport ferroviaire". Ce service, sous le pouvoir hiérarchique d'un autre Ministre que le Ministre de tutelle de l'entreprise ferroviaire historique belge, remplissait les critères d'indépendance juridique et décisionnelle imposés par la directive précitée. Toutefois, suite à l'avis du Conseil d'Etat, ce service sera créé par un arrêté royal séparé, délibéré en Conseil des Ministres, qui assurera le même degré d'indépendance que le projet initial du présent arrêté. Cet arrêté royal permettra de répondre à l'observation du Conseil d'Etat selon laquelle c'est au Roi qu'il appartient, en instituant et en organisant un service, d'assurer sous l'autorité hiérarchique du ministre le degré d'autonomie nécessaire à l'exercice d'une mission de contrôle, comme c'est le cas en l'espèce.

De toezichtfuncties die vroeger voorbehouden waren aan het Instituut van de Spoorwegen door voornoemd koninklijk besluit van 12 maart 2003 zullen in de toekomst worden uitgeoefend door de dienst die daartoe door de Koning wordt aangesteld.

Een algemene taak van toezicht en controle van de bepalingen met betrekking tot de netverklaring, de capaciteitstoeuwijzing en de heffingen voor het gebruik van infrastructuur, wordt toevertrouwd aan het toezichthoudend orgaan. De beroepsmogelijkheden van de toezichthoudende instantie bedoeld in artikel 30 van voornoemde richtlijn 2001/14/EG worden overgedragen aan de Raad van de Mededinging.

Om haar taak van toezicht en controle uit te oefenen, kan het toezichthoudend orgaan de spoorwegondernemingen of de beheerder van de spoorweginfrastructuur bevelen zich aan te passen aan de bepalingen met betrekking tot de netverklaring, de capaciteitstoeuwijzing en de heffingen voor het gebruik van infrastructuur.

Als de uitdrukkelijke bevelen van het toezichthoudend orgaan niet worden gerespecteerd, kan deze maatregelen nemen. Het kan zijn aanmaningen publiceren in het *Belgisch Staatsblad* en/of een administratieve sanctie opleggen.

Er wordt ook voorzien dat het toezichthoudend orgaan samenwerkt met de toezichthoudende instanties van de andere lid-Staten.

Art. 38. Dit artikel wijzigt het koninklijk besluit van 12 maart 2003 ten gevolge van de opheffing van het Instituut van de Spoorwegen en de Spoordienst.

Art. 39. Deze bepaling wijzigt het koninklijk besluit van 12 maart 2003 ten gevolge van de opheffing van het Instituut van de spoorwegen en de vervanging ervan door het toezichthoudend orgaan en brengt redactionele wijzigingen aan.

Art. 40. Dit betreft een redactionele aanpassing.

Art. 41 en 42. Deze bepalingen wijzigen het koninklijk besluit van 12 maart 2003 ten gevolge van de opheffing van het Instituut van de spoorwegen en de vervanging ervan door het toezichthoudend orgaan.

Art. 43. Dit betreft een redactionele aanpassing.

Art. 44. Verwijzing naar de nieuwe definitie van de spoorwegbeheerder zoals voorzien door het huidige besluit, is gemaakt aan artikel 1 van het koninklijk besluit van 3 april 2003 met betrekking tot de interoperabiliteit van het Trans-Europees hogesnelheidssysteem en aan artikel 1 van het koninklijk besluit van 15 mei 2003 betreffende de interoperabiliteit van het conventionele Trans-Europees spoorwegsysteem.

Art. 45. Dit artikel voorziet een overgangperiode die de Minister toelaat de bevoegdheid te hebben over de regulering van het spoorwegvervoer, om de taken voorbehouden aan de beheerder van de spoorweginfrastructuur uit te oefenen op vlak van verdeling van de bevoegdheden van de spoorweginfrastructuur en de procedures met betrekking tot de heffing van gebruik van de spoorweginfrastructuur. Deze maatregelen worden toegepast in afwachting van de aanstelling van de beheerder van de spoorweginfrastructuur op grond van het koninklijk besluit tot hervorming van de beheersstructuren van de spoorweginfrastructuur.

Art. 46. De inwerkingtreding van het huidige koninklijk besluit wordt vastgelegd op 15 juni 2004 ten laatste, datum waarop de machten die verleend zijn aan de Koning door de artikels 458 en 476 van de programmawet van 22 december 2003, eindigen.

Wij hebben de eer te zijn,

Sire,
van Uwe Majesteit,
de zeer eerbiedige
en zeer trouwe dienaren,
De Minister van Mobiliteit,
B. ANCIAUX
De Minister van Economie,
Mevr. F. MOERMAN

Les fonctions de contrôle auparavant dévolues à l'Institut des Chemins de fer par l'arrêté royal du 12 mars précité, seront exercées à l'avenir par le service désigné à cet effet par le Roi.

Une mission générale de surveillance et de contrôle des dispositions relatives au document de référence du réseau, à la répartition des capacités de l'infrastructure et aux redevances d'infrastructure est confiée à l'organe de contrôle. Les missions de recours de l'organisme de contrôle visé à l'article 30 de la directive 2001/14/CE précitée sont dévolues au Conseil de la Concurrence.

Aux fins d'accomplir sa mission de contrôle et de surveillance, l'organe de contrôle peut enjoindre aux entreprises ferroviaires ou au gestionnaire de l'infrastructure de se conformer aux dispositions relatives au document de référence du réseau, à la répartition des capacités de l'infrastructure et aux redevances d'infrastructure.

Si les injonctions de l'organe de contrôle ne sont pas respectées, celui-ci peut prendre des mesures. Il peut publier ses injonctions au *Moniteur belge* et/ou imposer une sanction administrative.

Il est également prévu que l'organe de contrôle coopère avec les organismes de contrôle des autres Etats membres.

Art. 38. Cet article adapte l'arrêté royal du 12 mars 2003 suite à la suppression de l'Institut des Chemins de Fer et de l'Office ferroviaire.

Art. 39. Cette disposition adapte l'arrêté royal du 12 mars 2003 suite à la suppression de l'Institut des Chemins de Fer et son remplacement par l'organe de contrôle et opère des modifications d'ordre rédactionnel.

Art. 40. Il s'agit d'une modification d'ordre rédactionnel.

Art. 41 et 42. Ces dispositions adaptent l'arrêté royal du 12 mars 2003 suite à la suppression de l'Institut des Chemins de Fer et son remplacement par l'organe de contrôle.

Art. 43. Il s'agit d'une modification d'ordre rédactionnel.

Art. 44. Référence à la nouvelle définition du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire telle que prévue par le présent arrêté, est faite à l'article 1^{er} de l'arrêté royal du 3 avril 2003 relatif à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et à l'article 1^{er} de l'arrêté royal du 15 mai 2003 relatif à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel.

Art. 45. Cet article prévoit une période transitoire qui permet au Ministre qui a la régulation du transport ferroviaire dans ses attributions, d'exercer les tâches dévolues au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire en matière de répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et des procédures relatives à la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire. Ces mesures s'appliquent dans l'attente de la constitution du gestionnaire d'infrastructure ferroviaire en vertu de l'arrêté royal portant réforme des structures de gestion de l'infrastructure ferroviaire.

Art. 46. L'entrée en vigueur du présent arrêté royal est fixée au plus tard au 15 juin 2004, date à laquelle prennent fin les pouvoirs accordés au Roi par les articles 458 et 476 de la loi-programme du 22 décembre 2003.

Nous avons l'honneur d'être,

Sire,
de Votre Majesté,
les très respectueux
et très fidèles serviteurs,
Le Ministre de la Mobilité,
B. ANCIAUX
La Ministre de l'Economie,
Mme F. MOERMAN

ADVIES 36.949/4 VAN DE AFDELING WETGEVING
VAN DE. RAAD VAN STATE

De Raad van State, afdeling wetgeving, vierde kamer, op 9 april 2004 door de Minister van Mobiliteit verzocht hem, binnen een termijn van dertig dagen, van advies te dienen overeen ontwerp van koninklijk besluit "tot wijziging van het koninklijk besluit van 12 maart 2003 betreffende de voorwaarden voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur", heeft op 3 mei 2004 het volgende advies gegeven :

Aangezien de adviesaanvraag ingediend is op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 1°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, zoals liet 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.

Voorafgaande vormvereisten

Krachtens artikel 6, § 4, 3°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen moeten de Gewesten bij het ontwerp worden betrokken. Er wordt aan herinnerd dat de formaliteit dat de gewestregeringen moeten worden betrokken bij het ontwerpen van regelingen inhoudt dat die regeringen van gedachten moeten kunnen wisselen over een tekst die ze vooraf hebben gekregen en waarover ze zich als zodanig en met volledige kennis van zaken moeten kunnen uitspreken.

Uit de gegevens die bij de adviesaanvraag zijn gevoegd, kan niet worden afgeleid dat dit vormvereiste vervuld is.

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering heeft in haar kennisgevingsbrief van 18 maart 2004 immers liet volgende geschreven :

"- (ze) merkt op dat, gelet op de gestelde korte termijn, zij geen gemotiveerd advies van haar administratie ontvangen heeft en enkel een eerste principieel advies kan geven mits overeengekomen dat ze zich het recht voorbehoudt een bijkomend advies uit te brengen;

- (ze) hecht haar goedkeuring aan het ontwerp van koninklijk besluit houdende wijziging van het koninklijk besluit van 12 maart 2003 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur (...)."

De Waalse Gewestregering, harerzijds, wijst in haar brief van dezelfde datum op het volgende :

"Le Gouvernement regrette que la procédure de consultation des Régions sur le projet d'arrêté royal remplaçant l'arrêté royal du 12 mars 2003 relatif aux conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, ait été peu conforme aux dispositions de concertation en vigueur.

En conséquence, le Gouvernement donne un premier avis sur base d'une première lecture rapide du projet d'arrêté royal (...)

Le Gouvernement se réserve le droit de donner un avis complémentaire après approfondissement de l'examen d'une série de points."

Wat het betrekken van de Vlaamse Regering bij het totstandkomen van het besluit betreft, bevat het dossier overigens weliswaar een brief d.d. 18 maart 2004 van de Vlaamse Minister van Mobiliteit aan de Minister-President van de Vlaamse Regering betreffende het ontworpen besluit alsook een brief van de Federale Minister van Mobiliteit en Sociale Economie aan de Minister-President van de Vlaamse Regering, maar komt daarin geen enkel stuk voor waardoor de Vlaamse Regering haar standpunt aan de federale Regering kenbaar maakt.

Op basis van die gegevens alleen kan er niet van uit worden gegaan dat de voormelde regeringen op volwaardige wijze bij het ontwerp betrokken zijn geweest.

Rechtsgrond

1. Het koninklijk besluit van 12 maart 2003 dat men door middel van dit ontwerp wil wijzigen, heeft als rechtsgrond artikel 181 van de programmawet van 2 augustus 2002, gewijzigd bij artikel 477 van de programmawet van 22 december 2003, welk artikel als volgt luidt :

"§ 1. De Koning kan, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, wetbepalingen creëren, opheffen, aanvullen of vervangen teneinde alle maatregelen te nemen die noodzakelijk zijn voor de uitvoering van zijn verplichtingen tot omzetting van de richtlijnen 2001/I2IEG, 2001/13/EG en 2001/14EG van het Europees Parlement en van de Raad van 26 februari 2001.

§ 2. De door § 1 aan de Koning toegekende bevoegdheden lopen ten einde op 15 maart 2003.

AVIS 36.949/4 DE LA SECTION DE LEGISLATION
DU CONSEIL. D'ETAT

Le Conseil d'Etat, section de législation, quatrième chambre, saisi par le Ministre de la Mobilité, le 9 avril 2004, d'une demande d'avis, dans un délai de trente jours, sur un projet d'arrêté royal "modifiant l'arrêté royal du 12 mars 2003 relatif aux conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire", a donné le 3 mai 2004 l'avis suivant :

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

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

Formalités préalables

En vertu de l'article 6, § 4, 3° de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, les Régions doivent être associées au projet. Il est rappelé que la formalité de l'association doit consister en des échanges de vue sur un texte préalablement communiqué à ces gouvernements et sur lequel ceux-ci doivent, en tant que tel et en pleine connaissance de cause, avoir l'occasion de se prononcer.

Les éléments joints à la demande d'avis ne permettent pas de conclure que cette formalité peut être considérée comme ayant été menée à son terme.

En effet, dans la lettre de notification du 18 mars 2004, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale s'est exprimé comme suit :

"- (il) fait remarquer que, vu les courts délais impartis, un avis motivé de son administration n'a pu être recueilli, et qu'il ne peut être émis qu'un premier avis de principe étant entendu qu'il se réserve le droit d'émettre un avis complémentaire;

- (il) marque son approbation de principe au projet d'arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 12 mars 2003 relatif à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire (...)."

Le Gouvernement de la Région wallonne, quant à lui, précise dans son courrier de la même date que :

"Le Gouvernement regrette que la procédure de consultation des Régions sur le projet d'arrêté royal remplaçant l'arrêté royal du 12 mars 2003 relatif aux conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, ait été peu conforme aux dispositions de concertation en vigueur.

En conséquence, le Gouvernement donne un premier avis sur base d'une première lecture rapide du projet d'arrêté royal (...).

Le Gouvernement se réserve le droit de donner un avis complémentaire après approfondissement de l'examen d'une série de points."

Par ailleurs, en ce qui concerne l'association du Gouvernement flamand au projet, le dossier contient certes une lettre du 18 mars 2004 du Ministre flamand de la Mobilité au Ministre-Président du Gouvernement flamand relative à l'arrêté en projet ainsi qu'une lettre du Ministre fédéral de la Mobilité et de l'Économie sociale au Ministre-Président du Gouvernement flamand mais ne contient aucun document par lequel le Gouvernement flamand fait connaître son point de vue au Gouvernement fédéral.

Sur la base de ces seuls éléments, les Gouvernements précités ne peuvent être considérés comme ayant été pleinement associés au projet.

Fondement juridique

1. L'arrêté royal du 12 mars 2003 que le présent projet tend à modifier a pour fondement juridique l'article 181, de la loi-programme du 2 août 2002, modifié par l'article 477 de la loi-programme du 22 décembre 2003, qui prévoit que

"§ 1^{er}. Le Roi peut, par arrêté délibéré en Conseil des ministres créer, abroger, compléter, modifier, ou remplacer des dispositions légales, afin de prendre toutes les mesures nécessaires pour exécuter ses obligations de transposition des directives 2001 /12/CE, 2001 /13/CE et 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001.

§ 2. Les pouvoirs accordés au Roi par le § 1^{er} expirent le 15 mars 2003.

§ 3. Het ontwerp van besluit bedoeld in § 1 van dit artikel wordt aan het advies van de Raad van State onderworpen.

Dit advies wordt samen met het verslag aan de Koning en het koninklijk besluit waarop het betrekking heeft, bekendgemaakt.

§ 4. De besluiten genomen krachtens § 1 worden opgeheven wanneer ze niet bij wet worden bekrachtigd voor 16 juni 2005.

De bekrachtiging heeft terugwerkende kracht op de datum van de inwerkingtreding van voornoemde besluiten.

§ 5. Na 15 maart 2003 kunnen de krachtens § 1 en overeenkomstig § 4 bekrachtigde besluiten slechts door een wet worden gewijzigd, aangevuld of opgeheven."

Hoewel het koninklijk besluit van 12 maart 2003 tot op heden nog niet doofde wetgever bekrachtigd is, kan de Koning toch niet meer op het voormelde artikel 181 steunen om in dat besluit wijzigingen aan te brengen.

De rechtsgrond van het ontworpen besluit is alleen te vinden in de artikelen 458 en 476 van de programmawet van 22 december 2003, die respectievelijk als volgt luiden :

"Art. 458. De Koning past, bij een besluit vastgesteld na overleg in Ministerraad, artikel 492 van de programmawet (I) van 24 december 2002 en het koninklijk besluit van 12 maart 2003 betreffende de voorwaarden voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur aan om deze in overeenstemming te brengen met de artikelen 451 tot 457. Hij heft de Spoordienst voor toewijzing en heffing van rechten op en draagt zijn bevoegdheden over aan de infrastructuurbeheerder."

en

"Art. 476. § 1. De Koning kan, bij besluit vastgesteld na overleg in Ministerraad, de wetsbepalingen bedoeld in hoofdstuk XI van liet koninklijk besluit van 12 maart 2003 betreffende de voorwaarden voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur opheffen, wijzigen, aanvullen of vervangen, teneinde alle maatregelen te nemen die noodzakelijk zijn voor de uitvoering van zijn verplichtingen tot omzetting van de richtlijnen 2001/12/EG, 2001/13/EG en 2001/14/EG van het Europees Parlement en van de Raad van 26 februari 2001, in overeenkomst met de bepalingen bedoeld in Titel X, Hoofdstuk 3, Afdeling 1.

De Koning kan eveneens de bepalingen van de andere hoofdstukken van het voornoemde besluit wijzigen ten einde deze in overeenstemming te brengen met de bepalingen aangenomen krachtens het eerste lid.

§ 2. De door § 1 aan de Koning toegekende bevoegdheden lopen ten einde op 15 juni 2004.

§ 3. De besluiten genomen krachtens § 1 worden opgeheven wanneer ze niet voor 16 juni 2005 bij wet werden bekrachtigd.

De bekrachtiging heeft terugwerkende kracht op de datum van de inwerkingtreding van de voornoemde besluiten."

Hoofdstuk XI van het koninklijk besluit van 12 maart 2003 waarvan sprake is in deze bepaling van de programmawet, richt het "Instituut van de Spoorwegen" op en regelt de organisatie ervan. Wat betreft "titel X, hoofdstuk 3, afdeling 1" van de programmawet, deze voorziet in de oprichting van een naamloze vennootschap van publiek recht, die de beheerder van de spoorweginfrastructuur zal zijn.

Uit deze wetsbepalingen volgt dat de bevoegdheden van de Koning om de bepalingen van het koninklijk besluit van 12 maart 2003 nog te wijzigen, niet onbeperkt zijn.

Deze bevoegdheden laten zich als volgt omschrijven :

1° de aanpassing van de bepalingen betreffende het beheer van de infrastructuur, om er rekening mee te houden dat ter uitvoering van de programmawet dit beheer wordt toevertrouwd aan een nieuwe naamloze vennootschap van publiek recht en niet langer aan de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen;

2° de opheffing van de Spoordienst voor toewijzing en heffing van rechten en de overdracht van de bevoegdheden ervan aan de infrastructuurbeheerder;

3° de wijziging van de bepalingen van hoofdstuk XI, betreffende het Instituut van de Spoorwegen;

§ 3. Le projet d'arrêté dont question au § 1 "de cet article est soumis à l'avis de la Section de législation du Conseil d'Etat.

Cet avis est publié en même temps que le rapport au Roi et l'arrêté royal y relatif.

§ 4. Les arrêtés pris en vertu du § 1^{er} cessent de produire leurs effets s'ils n'ont pas été confirmés par la loi avant le 16 juin 2005.

La confirmation rétroagit à la date d'entrée en vigueur des arrêtés précités.

§ 5. Après le 15 mars 2003, les arrêtés pris en vertu du § 1^{er} et confirmés conformément au § 4 ne peuvent être modifiés, complétés, remplacés ou abrogés que par une loi."

Même si l'arrêté royal du 12 mars 2003 n'a, à ce jour pas encore été confirmé par le législateur, le Roi ne peut donc encore s'appuyer sur l'article 181 précité pour apporter des modifications à cet arrêté.

Le fondement de l'arrêté en projet figure exclusivement dans les articles 458 et 476 de la loi-programme du 22 décembre 2003, qui disposent respectivement :

"Art. 458. Par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, le Roi adapte l'article 492 de la loi-programme (I) du 24 décembre 2002 et l'arrêté royal du 12 mars 2003 relatif aux conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire pour les mettre en concordance avec les articles 451 à 457. Il supprime l'Office ferroviaire de répartition et de tarification et transfère ses compétences au gestionnaire de l'infrastructure."

et

"Art. 476. § 1^{er}. Le Roi peut, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, abroger, modifier, compléter ou remplacer les dispositions légales visées au chapitre XI de l'arrêté royal du 12 mars 2003 relatif aux conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, afin de prendre toutes les mesures nécessaires pour exécuter ses obligations de transposition des directives 2001/12/CE, 2001/13/CE et 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001, conformément aux dispositions visées au Titre X, Chapitre 3, Section 1^{re}.

Le Roi peut également modifier les dispositions des autres chapitres de l'arrêté précité en vue de mettre celles-ci en concordance avec les dispositions adoptées en vertu de l'alinéa 1^{er}.

§ 2. Les pouvoirs accordés au Roi par le § 1^{er} expirent le 15 juin 2004.

§ 3. Les arrêtés pris en vertu du § 1^{er} cessent de produire leurs effets s'ils n'ont pas été confirmés par la loi avant le 16 juin 2005.

La confirmation rétroagit à la date d'entrée en vigueur des arrêtés précités."

Le chapitre XI de l'arrêté royal du 12 mars 2003 en question dans cette disposition de la loi-programme, crée et organise l'Institut des Chemins de Fer". Quant au "titre X, chapitre 3, section 1^{ère}" de la loi-programme, il prévoit la constitution d'une société anonyme de droit public qui sera gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.

Il résulte de ces dispositions légales que les pouvoirs du Roi d'encore modifier les dispositions de l'arrêté royal du 12 mars 2003 ne sont pas illimités.

Ils se définissent comme suit :

1° l'adaptation des dispositions relatives à la gestion de l'infrastructure pour tenir compte de ce qu'en exécution de la loi-programme, cette gestion est confiée à une nouvelle société anonyme de droit public et non plus à la Société nationale des chemins de fer belges;

2° la suppression de l'Office ferroviaire de répartition et de tarification et transfert de ses compétences au gestionnaire de l'infrastructure;

3° la modification des dispositions du chapitre XI, relatif à l'Institut des Chemins de Fer;

4° het met elkaar in overeenstemming brengen van de andere bepalingen.

Het ontworpen besluit gaat verder dan deze machtiging, doordat het niet beperkt is tot de aldus omschreven doeleinden, maar ertoe strekt alle artikelen van het koninklijk besluit van 12 maart 2003 te vervangen. Van de oorspronkelijke tekst zouden alleen de bijlagen overblijven.

De wetgevingstechnische regels geven weliswaar aan dat het verkieslijk is een regeling volledig te vervangen wanneer er te veel wijzigingen in moeten worden aangebracht. In deze wetgevingstechnische regels wordt echter evenzeer aangeraden om, wanneer het gehele dispositief van een vroegere regeling wordt vervangen, dit niet als een wijziging voor te stellen, maar een op zich staande regeling op te maken en de vroegere regeling op te heffen (1). Doch bovendien en vooral heeft de Koning thans, zoals vastgesteld is, bevoegdheden die niet langer zo ruim zijn als die waarover Hij beschikte toen hij het besluit van 12 maart 2003 heeft uitgevaardigd. Bijgevolg heeft Hij niet meerde bevoegdheid om de bepalingen van dat besluit die hun rechtsgrond niet kunnen ontleen aan de artikelen 458 en 476 van de programmawet van 22 december 2003, over te nemen, zelfs als die bepalingen onveranderd blijven.

Voorts gaan sommige wijzigingen van de bepalingen van het koninklijk besluit van 12 mei 2003 verder dan de machtiging waarin de artikelen 458 en 476 voorzien.

Dit is het geval met artikel 18. Zelfs al strekt deze bepaling tot omzetting van artikel 10, lid 5, van richtlijn 91/440/EEG van de Raad van 29 juli 1991 betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap, zoals ze gewijzigd is bij richtlijn 2001/12/EG, zij heeft niets uitstaande met de opheffing van de Spoordienst voor toewijzing en heffing van rechten, noch met de opheffing van het Instituut van de Spoorwegen.

Hetzelfde geldt voor artikel 33, dat wijzigingen aanbrengt in de omzetting van artikel 11 van richtlijn 95/18/EG van de Raad van 19 juni 1995 betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen.

Het ontwerp dient dus volledig te worden herzien, niet om alle bepalingen van het koninklijk besluit van 12 maart 2003 te vervangen, maar om in de betrokken bepalingen van dat besluit alleen de wijzigingen aan te brengen die nodig zijn voor de uitvoering van de artikelen 458 en 476 van de programmawet van 22 december 2003.

2. Het ontworpen hoofdstuk VI van het koninklijk besluit van 12 maart 2003 strekt ertoe de Minister bevoegd voor de regeling van het spoorvervoer ermee te belasten de veiligheidsattesten voor spoorvervoer uit te reiken (ontworpen artikel 38), terwijl het nazien van de geschiktheid van het materieel en van het personeel voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur wordt toevertrouwd aan het "bestuur" (artikelen 40 (2) en 44).

Deze bepalingen sterramen niet overeen met artikel 452, § 1, 6°, van de programmawet van 22 december 2003, dat de infrastructuurbeheerder belast met :

"de certificering van het personeel van de spoorwegondernemingen en van het rollend materieel, rekening houdend met de door de Koning uitgevaardigde technische normen en regels betreffende de veiligheid en het gebruik van de infrastructuur."

Om met deze opmerking rekening te houden, dienen dus de wijzigingen te worden herzien die moeten worden aangebracht in de artikelen 38, 40, 43, 44 en 91, § 2, tweede streepje, van het koninklijk besluit van 12 maart 2003

3. Het ontwerp heft het Instituut van de Spoorwegen op, waarop hoofdstuk XI van liet koninklijk besluit van 12 maart 2003 thans betrekking heeft.

In het ontworpen hoofdstuk XI wordt bepaald dat de adviesopdrachten en controleopdrachten die aan dit Instituut waren toevertrouwd, in hoofdzaak worden uitgevoerd door een dienst genaamd "Dienst regulering van het spoorwegvervoer". Deze dienst zou deel uitmaken van de diensten van algemeen bestuur, aangezien in het ontwerp staat dat hij wordt opgericht "binnen de generale directie vervoer te land van de FOD Mobiliteit en Vervoer" en "een gedeconcentreerde instantie (is) onder het hiërarchische gezag van de Minister".

a) In zoverre het de bedoeling is de controleopdrachten waarin artikel 30 van richtlijn 2001/14/EG voorziet niet toe te vertrouwen aan een gedecentraliseerde dienst, noch aan een dienst die over een bepaalde autonomie beschikt, komt het de wetgever niet toe deze dienst te organiseren. Deze bevoegdheid komt toe aan de Koning, krachtens artikel 107, tweede lid, van de Grondwet.

4° la mise en concordance des autres dispositions.

L'arrêté en projet excède cette habilitation, dès lors qu'il ne se limite pas aux objets ainsi définis mais tend à remplacer tous les articles de l'arrêté royal du 12 mars 2003. Seules les annexes subsisteraient du texte original.

Certes, les règles de légistique enseignent qu'il est préférable de remplacer entièrement un texte lorsque de trop nombreuses modifications doivent lui être apportées. Mais, d'une part, ces règles de légistique recommandent tout autant de ne pas présenter comme modificatif un texte destiné à remplacer entièrement le dispositif d'un texte antérieur-pareil texte doit être présenté comme autonome et abroger le texte antérieur (1), mais en outre et surtout, le Roi a actuellement, comme on l'a vu, des pouvoirs qui ne sont plus aussi étendus que ceux dont il disposait lorsqu'il a adopté l'arrêté du 12 mars 2003. Par conséquent, il n'a plus le pouvoir de reprendre, même inchangées, les dispositions de cet arrêté qui ne peuvent trouver leur fondement légal dans les articles 458 et 476 de la loi-programme du 22 décembre 2003.

De plus, certaines modifications des dispositions de l'arrêté royal du 12 mars 2003 excèdent l'habilitation des articles 458 et 476.

Tel est le cas de l'article 18. Même si cette disposition tend à transposer l'article 10, paragraphe 5, de la directive 91/440/CEE du Conseil du 29 juillet 1991 relative au développement de chemins de fer communautaires, telle que modifiée par la directive 2001/12/CE, elle n'a aucun lien ni avec la suppression de l'Office ferroviaire de répartition et de tarification, ni avec celle de l'Institut des Chemins de Fer.

Il en va de même de l'article 33, qui modifie la transposition de l'article 11 de la directive 95/18/CE du Conseil du 19 juin 1995 concernant les licences des entreprises ferroviaires.

Le projet doit donc être entièrement revu, afin non pas de remplacer toutes les dispositions de l'arrêté royal du 12 mars 2003, mais de se limiter à apporter aux dispositions concernées de cet arrêté les modifications qu'impose l'exécution des articles 458 et 476 de la loi-programme du 22 décembre 2003.

2. Le chapitre VI en projet de l'arrêté royal du 12 mars 2003 tend à confier au ministre qui a la régulation du transport ferroviaire dans ses attributions la délivrance des certificats de sécurité (article 38 en projet), la vérification des aptitudes du matériel et du personnel à utiliser l'infrastructure ferroviaire étant conférée à l'"Administration" (articles 40 (2) et 44).

Ces dispositions ne concordent pas avec l'article 452, § 1^{er}, 6° de la loi-programme du 22 décembre 2003 qui confie au gestionnaire de l'infrastructure :

"la certification du personnel des entreprises ferroviaires et du matériel roulant au regard des normes techniques et règles en matière de sécurité et d'utilisation de l'infrastructure arrêtées par le Roi."

Pour tenir compte de cette observation, il y a donc lieu de revoir les modifications à apporter aux articles 38, 40, 43, 44 et 91, § 2, deuxième tiret de l'arrêté royal du 12 mars 2003.

3. Le projet supprime l'Institut des Chemins de Fer, qui fait actuellement l'objet du Chapitre XI de l'arrêté royal du 12 mars 2003.

Le chapitre XI en projet prévoit que les missions de contrôle et d'avis qui étaient confiées à cet Institut seraient en substance exercées par un service dénommé "Service de régulation du transport ferroviaire". Ce service ferait partie intégrante des services d'administration générale, puisque le projet prévoit qu'il serait institué "au sein de la direction générale transport terrestre du SPF Mobilité et Transports" et qu'il serait "un organe déconcentré sous le pouvoir hiérarchique du Ministre".

a) Dans la mesure où l'intention est de ne confier les missions de contrôle prévues par l'article 30 de la directive 2001/14/CE ni à un service décentralisé, ni à un service doté d'une certaine autonomie, il ne revient pas au législateur d'organiser ce service. Cette prérogative revient au Roi en vertu de l'article 107, alinéa 2, de la Constitution.

Doordat het ontworpen besluit bestemd is om de waarde van een wet te hebben, dienen er dus alleen de in de richtlijn bepaalde opdrachten in te worden omschreven voor de uitvoering waarvan de Koning zal moeten zorgen.

Bovendien moeten alleen eigenlijke controleopdrachten in het ontwerp worden aangegeven. Het is immers vanzelfsprekend dat een Minister te allen tijde het bestuur kan raadplegen, dat onder zijn hiërarchische gezag geplaatst is, of het kan vragen onderzoek te doen of studies uit te voeren.

b) Uit het ontwerp blijkt voorts een zekere verwarring wat betreft de opdrachten van het bestuur en die welke toevertrouwd worden aan de Mededingingsraad.

Hoofdstuk XII van het koninklijk besluit van 12 maart 2003 belast de Mededingingsraad immers met de behandeling van klachten, welke taak door artikel 30 van richtlijn 2001/14/EG wordt opgedragen aan de "toezichthoudende instantie", welke door de lidstaten moet worden ingesteld.

Het is derhalve niet juist te stellen, zoals gedaan wordt in het ontworpen artikel 78, tweede lid, dat de Dienst regulering van het spoorwegvervoer "de toezichthoudende instantie (is) bedoeld in artikel 30 van de voornoemde richtlijn 2001/14/EG". Zowel het koninklijk besluit van 12 maart 2003, als het ontworpen besluit strekken er immers toe, zoals overigens ook wordt mogelijk gemaakt door artikel 30, § 1, van de richtlijn, de beroeps- en toezichthoudende bevoegdheden aan afzonderlijke instanties toe te vertrouwen.

Het ontworpen artikel 80, waarin bepaald wordt dat de Dienst regulering van het spoorwegvervoer

"namelijk verschillende klachten (behandelt) betreffende :

- de netverklaring;
- de criteria opgenomen in het besluit van de netverklaring;
- de procedures voor de toewijzing van de spoorweginfrastructuur-capaciteit;
- het tariefsysteem;
- het niveau of de structuur van de heffingen voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur dat de kandidaat verplicht wordt of verplicht kan worden om te betalen;
- het veiligheidsattest, de toepassing en de controle van de veiligheidsnormen en veiligheidsregels",

lijkt bijgevolg eveneens onverenigbaar met hoofdstuk XII van het voornoemde koninklijk besluit van 12 maart 2003, dat niet gewijzigd wordt door het ontwerp. De artikelen 91 en 92 van dat hoofdstuk kennen immers aan de Mededingingsraad de bevoegdheid toe om door middel van een beslissing uitspraak te doen over de klachten "betreffende de netverklaring of betreffende de criteria die het bevat", alsook over de klachten "betreffende de toewijzingsprocedure en haar resultaten, of het niveau of de structuur van de hengen voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur".

c) Het ontwerp draagt tot slot een aantal taken op aan het "Bestuur", dat omschreven wordt als "het bestuur dat voor het spoorvervoer bevoegd is" en nog andere aan de "toezichthoudende instantie", die omschreven wordt als de "Dienst regulering van het spoorwegvervoer". Dat onderscheid behoort in het ontwerp niet te worden gemaakt, daar het in beide gevallen gaat om diensten van algemeen bestuur waarvan de organisatie, zoals we hebben gezien, valt onder de grondwettelijke bevoegdheden van de Koning. Het komt de Koning toe, door een dienst op te richten en te organiseren, om onder de hiërarchische bevoegdheid van de minister voor de graad van zelfstandigheid te zorgen die noodzakelijk is voor de uitoefening van een toezichthoudende opdracht, zoals in casu het geval is.

Hoofdstuk XI behoort volledig te worden herzien ten einde rekening te houden met deze opmerking.

4. Artikel 460 van de voornoemde programmawet van 22 december 2003 luidt als volgt :

"De Koning stelt de datum vast voor de inwerkingtreding van elk van de artikelen 451 tot 458". De aandacht van de steller van het ontwerp wordt gevestigd op het feit dat het ontworpen besluit niet in werking kan treden voordat de voornoemde artikelen 451 tot 458 van de programmawet van 22 december 2003 in werking zijn getreden (3).

L'arrêté en projet, dès lors qu'il est appelé à avoir valeur législative, doit donc se limiter à préciser les missions prévues par la directive dont il appartiendra au Roi d'assurer l'exécution.

En outre, seules des missions de contrôle proprement dites doivent être identifiées dans le projet. Il va en effet de soi qu'un ministre peut en tout temps consulter l'administration qui est placée sous son autorité hiérarchique ou lui demander d'effectuer des recherches ou des études.

b) Par ailleurs, le projet traduit une certaine confusion dans les missions revenant à l'administration et celles qui sont confiées au Conseil de la concurrence.

Le chapitre XII de l'arrêté royal du 12 mars 2003 attribue en effet au Conseil de la concurrence la mission de traitement des plaintes, que l'article 30 de la directive 2001/14/CE confie à l'"organisme de contrôle" à instituer par les Etats membres.

Il est dès lors inexact de stipuler, comme le fait l'article 78, alinéa 2, en projet, que le service de régulation du transport ferroviaire "constitue l'organisme de contrôle visé à l'article 30 de la directive 2001/14/CE précitée". Tant l'arrêté royal du 12 mars 2003 que l'arrêté en projet tendent en effet, comme le permet du reste l'article 30, paragraphe 1^{er}, de la directive, à confier les fonctions de recours et de contrôle à des organismes séparés.

L'article 80 en projet, qui prévoit que le service de régulation du transport ferroviaire

"connaît notamment de toute plainte relative :

- au document de référence du réseau;
- aux critères contenus dans ce documents [lire : document];
- à la procédure de répartition des capacités et ses résultats,
- au système de tarification;
- au niveau ou à la structure des redevances d'utilisation de l'infrastructure que le candidat est ou pourrait être tenu d'acquitter;
- au certificat de sécurité, à l'application et le contrôle des normes et règles de sécurité",

paraît en conséquence également incompatible avec le chapitre XII de l'arrêté royal du 12 mars 2003 précité, que le projet ne modifie pas. C'est en effet au Conseil de la concurrence que les articles 91 et 92 de ce chapitre confient le pouvoir de statuer par voie de décision sur les plaintes relatives "au document de référence du réseau ou aux critères qu'il contient", ainsi que sur les plaintes "concernant la procédure de répartition et ses résultats, ou le niveau ou la structure des redevances d'utilisation de l'infrastructure".

c) Enfin le projet confie certaines missions à l'"Administration" définie comme "l'administration compétente pour le transport ferroviaire" et d'autres à l'"organe de contrôle", défini comme étant le "service de régulation du transport ferroviaire". Cette distinction n'a pas lieu d'être dans le projet dans la mesure où il s'agit dans les deux cas de services d'administration générale dont l'organisation relève, comme on l'a vu, des pouvoirs constitutionnels du Roi. C'est au Roi qu'il appartient, en instituant et en organisant un service, d'assurer sous l'autorité hiérarchique du ministre le degré d'autonomie nécessaire à l'exercice d'une mission de contrôle comme c'est le cas en l'espèce.

Le chapitre XI du projet sera entièrement revu pour tenir compte de cette observation.

4. Selon l'article 460 de la loi-programme précitée du 22 décembre 2003,

"Le Roi fixe la date d'entrée en vigueur de chacun des articles 451 à 458". L'attention de l'auteur du projet est attirée sur le fait que l'arrêté en projet ne pourra entrer en vigueur avant qu'entre en vigueur les articles 451 à 458 précités de la loi-programme du 22 décembre 2003 (3).

Bijzondere opmerkingen

Ontworpen artikel 58

In de Franse tekst van het tweede lid moet aan liet begin van de tekst het volgende worden geschreven :

“Durant une période d’au moins un mois”.

Ontworpen artikel 60

In de huidige tekst komt het de Spoordienst voor toewijzing en heffing van rechten toe te verklaren dat een spoorweginfrastructuur overbelast is of dat dreigt te worden en aan de infrastructuurbeheerder te vragen een analyse van de capaciteit te maken binnen een termijn van zes maanden vanaf die verklaring.

Naar aanleiding van de overname door de infrastructuurbeheerder van de bevoegdheden van de Spoordienst, heeft de termijn van zes maanden amper zin, aangezien de infrastructuurbeheerder zelf die verklaring zou moeten doen en dus het begin van de termijn zou moeten bepalen die hem wordt opgelegd.

De bepaling behoort dus te worden aangevuld met een tekst waarmee artikel 22, lid 1, van richtlijn 2001/14/EG wordt omgezet, welk artikel onder andere bepaalt dat die verklaring “onverwijld” dient te worden gedaan door de infrastructuurbeheerder “indien het na coördinatie van de aangevraagde paden en na overleg met de aanvragers niet mogelijk is de aanvragen voor infrastructuurcapaciteit tot tevredenheid van alle betrokkenen af te handelen” en dat “dit (...) ook (geldt) voor infrastructuur die naar verwachting in de nabije toekomst met onvoldoende capaciteit te kampen zal hebben”.

De kamer was samengesteld uit :

Mevr. M.-L. Willot-Thomas, kamervoorzitter,

De heren :

P. Liénardy, P. Vandernoot, staatsraden;

Mevrouw C. Gigot, griffier.

Het verslag werd uitgebracht door de heer L. Detroux, auditeur.

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

De griffier,

C. Gigot.

De voorzitter,

M.-L. Willot-Thomas.

Nota's

(1) Raad van State, Coördinatiebureau, Wetgevingstechniek, Aanbevelingen en formules, november 2001, <http://www.raadvst-conseilat.belpdULforfl.pdf>, blz. 45.

(2) Artikel 40 vertoont een gebrek aan overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst : volgens de Nederlandse tekst wordt het rijdend materieel nagezien door de beheerder van de spoorweginfrastructuur.

(3) Een ontwerp van koninklijk besluit “tot vaststelling van de datum van inwerkingtreding van de artikelen 451 tot 458 van de programmawet van 22 december 2003” is gevoegd bij adviesaanvraag 36.992/14 over een ontwerp van koninklijk besluit “tot hervorming van de beheersstructuren van de spoorweginfrastructuur”.

11 JUNI 2004. — Koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 12 maart 2003 betreffende de voorwaarden voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur

ALBERT II, Koning der Belgen,

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

Gelet op de programmawet van 22 december 2003, inzonderheid op de artikelen 458 en 476;

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

Gelet op het advies van de Inspecteur van Financiën, gegeven op 19 maart 2004;

Gelet op de akkoordbevinding van Onze Minister van Begroting van 19 maart 2004;

Gelet op de omstandigheid dat de gewestregeringen bij het ontwerpen van dit besluit betrokken zijn;

Overwegend dat er aanzienlijke aanpassingen moeten gebeuren aan de reglementering die van toepassing is op de spoorwegsector, meer bepaald wat betreft de reglementering die betrekking heeft op de veiligheid van de spoorwegen, de toewijzing van de capaciteit en de heffing van rechten, en dat eveneens aanpassingen vereist zijn ten gevolge van de veranderingen in de structuur van de NMBS;

Observations particulières

Article 58 en projet

Dans le texte français de l’alinéa 2, il y a lieu d’écrire en tête du texte :

“Durant une période d’au moins un mois”.

Article 60 en projet

Dans le texte actuel, il revient à l’Office ferroviaire de répartition et de tarification de déclarer qu’une infrastructure ferroviaire est saturée ou risque de l’être et de solliciter du gestionnaire de réseau une analyse des capacités à établir dans un délai de six mois de cette déclaration.

A la suite de la reprise par le gestionnaire du réseau des compétences de l’Office ferroviaire, le délai de six mois n’a guère de sens, puisqu’il reviendrait au gestionnaire de réseau de faire lui-même cette déclaration et donc de fixer le point de départ du délai qui lui est imposé.

Il convient donc de compléter la disposition par un texte transposant l’article 22, paragraphe 1^{er}, de la directive 2001/14/CE, qui prévoit, notamment, que cette déclaration doit être faite “immédiatement” par le gestionnaire du réseau “lorsqu’à l’issue de la coordination des sillons demandés et de la consultation des candidats, il s’avère impossible de répondre favorablement à toutes les demandes de capacités de l’infrastructure” et qu’“il en va de même des infrastructures dont on peut penser qu’elles souffriront d’une même pénurie dans un proche avenir”.

La chambre était composée de :

Mme M.-L. Willot-Thomas, président de chambre;

MM. :

P. Lienardy et P. Vandernoot, conseillers d’Etat;

Mme C. GIGOT, greffier.

Le rapport a été présenté par M. L. Detroux, auditeur.

....

Le greffier,

C. Gigot.

Le président,

M.-L. Willot-Thomas.

Notes

(1) Conseil d’Etat, Bureau de coordination, Légistique formelle, Recommandations et formules, novembre 2001, <http://www.raadvst-conseilat.be/pdf/Lforfl.pdf>, p. 45.

(2) L’article 40 contient une discordance entre le texte français et néerlandais : aux termes de ce dernier, le contrôle du matériel roulant est assuré par le gestionnaire de l’infrastructure.

(3) Un projet d’arrêté royal “fixant la date d’entrée en vigueur des articles 451 à 458 de la loi-programme du 22 décembre 2003” a été communiqué en annexe à la demande d’avis 36.992/4 sur un projet d’arrêté royal “portant réforme des structures de gestion de l’infrastructure ferroviaire”.

11 JUIN 2004. — Arrêté royal modifiant l’arrêté royal du 12 mars 2003 relatif aux conditions d’utilisation de l’infrastructure ferroviaire

ALBERT II, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi programme du 22 décembre 2003, notamment les articles 458 et 476;

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

Vu l’avis de l’Inspecteur des Finances, donné le 19 mars 2004;

Vu l’accord de Notre Ministre du Budget, donné le 19 mars 2004;

Vu l’association des Gouvernements des Régions à l’élaboration du présent arrêté;

Considérant les importantes adaptations à réaliser dans la réglementation applicable au secteur ferroviaire, notamment celle ayant trait à la sécurité ferroviaire, aux répartitions de capacités et aux redevances, ainsi que suite aux modifications apportées aux structures de la SNCB;

Gelet op de hoogdringendheid gerechtvaardigd door het feit dat deze aanpassingen zo snel mogelijk dienen doorgevoerd opdat de gebruikers van de spoorweginfrastructuur zouden beschikken over een volledige en passende reglementering en dit uiterlijk op 15 juni 2004;

Gelet op het advies van de Raad van State nr. 36.949/4, gegeven op 3 mei 2004, bij toepassing van artikel 84, eerste lid, 1°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State;

Gelet op het advies van het paritair comité van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen;

Op voordracht van Onze Minister van Mobiliteit, Onze Minister van Economie en van het advies van Onze Ministers die erover hebben beraadslaagd in de Ministerraad,

Besluit :

Artikel 1. In artikel 1, § 2, van het koninklijk besluit van 12 maart 2003 betreffende de voorwaarden voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° de volgende definities worden vervangen :

- "Minister": de minister die de regulering van het spoorwegvervoer in zijn bevoegdheid heeft;

- "beheerder van de spoorweginfrastructuur": de N.V. van publiek recht "Infrabel";

- "net": de gehele spoorweginfrastructuur die beheerd wordt door de beheerder van de spoorweginfrastructuur;

- "toewijzing": de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteiten door de beheerder van de spoorweginfrastructuur;

- "coördinatie": de procedure die door de beheerder van de spoorweginfrastructuur wordt gevolgd om een oplossing te vinden in geval van concurrerende aanvragen om spoorweginfrastructuurcapaciteit te reserveren;

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

2° de volgende definitie wordt toegevoegd :

"toezichthoudend orgaan": de Dienst die de Koning voor de toepassing van dit besluit aanwijst;

3° de definities "spoordienst belast met de toewijzing en de heffing van rechten" en "Instituut van de spoorwegen" vervallen.

Art. 2. In artikel 4, § 1, tweede lid van hetzelfde besluit worden de woorden "Instituut van de spoorwegen" vervangen door de woorden "toezichthoudend orgaan".

Art. 3. In artikel 4, § 2, van hetzelfde besluit vervallen de woorden "het Instituut van de spoorwegen en de Spoordienst".

Art. 4. Artikel 6 van hetzelfde besluit wordt vervangen als volgt :

"Art. 6. § 1. De technische normen en de veiligheidsregels met betrekking tot de veiligheid van de spoorweginfrastructuur en het gebruik ervan die worden uitgevaardigd in uitvoering van artikel 4, § 1, worden bekendgemaakt via een uittreksel in het *Belgisch Staatsblad*.

§ 2. In het *Belgisch Staatsblad* wordt een inventaris bekendgemaakt van de in artikel 4 § 1 bedoelde technische normen en veiligheidsregels.

Hij wordt tenminste jaarlijks bijgewerkt. Deze technische normen en veiligheidsregels kunnen bij het Bestuur worden geraadpleegd.

De inventaris en de bijwerkingen ervan worden door het Bestuur meegedeeld aan de spoorwegondernemingen en aan de internationale samenwerkingsverbanden die erom vragen."

Art. 5. In artikel 7 van hetzelfde besluit worden de woorden "Instituut van de spoorwegen" vervangen door de woorden "toezichthoudend orgaan".

Art. 6. Artikel 8 van hetzelfde besluit wordt vervangen als volgt :

"Art. 8. Het Bestuur verifieert de correcte toepassing van de technische normen en veiligheidsregels bedoeld in artikel 4, de billijke en niet-discriminerende behandeling van de kandidaten en beoordeelt de algemene veiligheidsstoestand van het net, inzonderheid op basis van het veiligheidsverslag bedoeld in artikel 7.

Op elk ogenblik kunnen personeelsleden van het Bestuur overgaan tot of deelnemen aan onderzoeken met betrekking tot het eerste lid."

Vu l'urgence motivée par le fait que ces adaptations doivent être réalisées le plus rapidement, pour permettre aux utilisateurs de l'infrastructure ferroviaire de disposer d'une réglementation complète et adéquate et au plus tard avant le 15 juin 2004;

Vu l'avis du Conseil d'Etat n° 36.949/4, donné le 3 mai 2004, en application de l'article 84, alinéa 1^{er}, 1°, des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat;

Vu l'avis de la commission paritaire nationale de la Société nationale des Chemins de Fer belges;

Sur la proposition de Notre Ministre de la Mobilité, de Notre Ministre de l'Economie et de l'avis de Nos Ministres qui en ont délibéré en Conseil,

Arrête :

Article 1^{er}. A l'article 1^{er}, § 2, de l'arrêté royal du 12 mars 2003 relatif aux conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, sont apportées les modifications suivantes :

1° les définitions suivantes sont remplacées :

- "Ministre": le ministre qui a la régulation du transport ferroviaire dans ses attributions;

- "gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire": la S.A. de droit public "Infrabel";

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

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

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

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

2° la définition suivante est ajoutée :

"organe de contrôle": le Service que le Roi désigne pour l'application du présent arrêté;

3° les définitions "Office ferroviaire de répartition et de tarification" et "Institut des chemins de fer" sont supprimées.

Art. 2. A l'article 4, § 1^{er}, alinéa 2, du même arrêté, les mots "Institut des Chemins de Fer" sont remplacés par les mots "organe de contrôle".

Art. 3. A l'article 4, § 2, du même arrêté, les mots "l'Institut des Chemins de Fer et l'Office ferroviaire" sont supprimés.

Art. 4. L'article 6 du même arrêté est remplacé par la disposition suivante :

"Art. 6. § 1^{er}. Les normes techniques et règles de sécurité afférentes à la sécurité de l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation arrêtées en exécution de l'article 4, § 1^{er}, sont publiées par extraits au *Moniteur belge*.

§ 2. Un inventaire, publié au *Moniteur belge*, énumère les normes techniques et règles de sécurité visées à l'article 4, § 1^{er}.

Il est mis à jour au moins une fois par an. Ces normes techniques et règles de sécurité peuvent être consultées auprès de l'Administration.

L'inventaire, ainsi que les mises à jours de celui-ci, sont communiqués par l'Administration aux entreprises ferroviaires et aux regroupements internationaux qui en font la demande."

Art. 5. A l'article 7 du même arrêté, les mots "Institut des chemins de fer" sont remplacés par les mots "organe de contrôle".

Art. 6. L'article 8 du même arrêté est remplacé par la disposition suivante :

"Art. 8. L'Administration vérifie l'application correcte des normes techniques et des règles de sécurité visées à l'article 4, le traitement équitable et non discriminatoire appliqué et apprécie la situation générale de sécurité du réseau, notamment sur base du rapport de sécurité visé à l'article 7.

A tout moment, les agents de l'Administration peuvent procéder ou participer à des enquêtes en rapport avec l'alinéa 1^{er}."

Art. 7. In artikel 9 van hetzelfde besluit worden de woorden "bij gemotiveerde beslissing en na advies van het toezichthoudend orgaan" ingevoegd tussen de woorden "minister" en "aan de beheerder van de spoorweginfrastructuur".

Art. 8. In artikel 10 van hetzelfde besluit worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° in het tweede lid worden de woorden "Instituut van de spoorwegen" vervangen door de woorden "toezichthoudend orgaan";

2° het derde lid wordt vervangen als volgt :

"Na elk ernstig ongeval, voeren het toezichthoudend orgaan en in voorkomend geval de experts die het mandateert een onderzoek. Het rapport van dit onderzoek, met voorstellen in verband met eventuele bijkomende veiligheidsmaatregelen, wordt gericht aan de Minister en aan zijn gemachtigde en aan de beheerder van de spoorweginfrastructuur."

Art. 9. Artikel 13 van hetzelfde besluit wordt vervangen als volgt :

"Art. 13. Hebben een recht van toegang tot de spoorweginfrastructuur :

1° De Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen voor de exploitatie van al haar vervoeractiviteiten voor reizigers en goederen, alsook de beheerder van de spoorweginfrastructuur voor het onderhoud en het beheer van de infrastructuur;

2° Elke spoorwegonderneming die gevestigd is in een lid-Staat van de Europese Unie voor de levering van diensten van internationaal gecombineerd goederenvervoer;

3° Elk internationaal samenwerkingsverband waarvan een in België gevestigde spoorwegonderneming deel uitmaakt voor het verlenen van internationale vervoerdiensten van reizigers en goederen;

4° Elke spoorwegonderneming die gevestigd is in een lid-Staat van de Europese Unie en die dit recht uitoefent op de spoorweginfrastructuur, bedoeld in bijlage I, voor het verlenen van diensten van internationaal vervoer van goederen;

5° Elke spoorwegonderneming die gevestigd is in een lidstaat van de Europese Unie voor de levering van diensten van internationaal vervoer van goederen."

Art. 10. In hetzelfde besluit wordt in de plaats van de artikelen 16 en 17, een nieuw artikel 16 ingevoegd, luidende :

"Art. 16. § 1. Aanvullende diensten, bedoeld in bijlage II, punt 3, kunnen door de beheerder van de spoorweginfrastructuur worden verleend. In dat geval moeten zij verleend worden aan elke kandidaat die er om vraagt.

§ 2. De spoorwegondernemingen kunnen aan de beheerder van de spoorweginfrastructuur vragen de ondersteunende diensten te verlenen bedoeld in bijlage II, punt 4. De beheerder van de spoorweginfrastructuur is niet verplicht deze diensten te verlenen."

Art. 11. In hetzelfde besluit wordt een nieuw artikel 17 ingevoegd, luidende :

"Art. 17. De diensten bedoeld in de artikelen 15 en 16 worden op niet-discriminerende wijze verleend."

Art. 12. In hoofdstuk IV van hetzelfde besluit wordt, in de plaats van artikel 18, een afdeling IV ingevoegd dat een nieuw artikel 18 omvat, luidende :

"Afdeling IV - Bestuurlijke, technische en financiële overeenkomsten

"Art. 18. Elke spoorwegonderneming of elk internationaal samenwerkingsverband die de rechten bedoeld in artikelen 13, 14 en 15 uitoefent, sluit met de beheerder van de spoorweginfrastructuur de administratieve, technische en financiële overeenkomsten af betreffende de uitoefening van deze rechten."

Art. 13. In artikel 19, derde lid van hetzelfde besluit vervallen de woorden "aan het Instituut van de spoorwegen en".

Art. 7. A l'article 9 du même arrêté, les mots "par décision motivée et après avis de l'organe de contrôle" sont insérés entre les mots "impose" et "au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire".

Art. 8. A l'article 10 du même arrêté, sont apportées les modifications suivantes :

1° à l'alinéa 2, les mots "Institut des chemins de fer" sont remplacés par "organe de contrôle";

2° l'alinéa 3 est remplacé par la disposition suivante :

"Après chaque accident grave, l'organe de contrôle et le cas échéant les experts qu'il mandate, effectuent une enquête dont ils adressent le rapport, contenant les mesures complémentaires éventuelles de sécurité qu'ils suggèrent, au Ministre et à son délégué et au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire."

Art. 9. L'article 13 du même arrêté est remplacé par la disposition suivante :

"Art. 13. Ont un droit d'accès sur l'infrastructure ferroviaire :

1° La Société nationale des Chemins de Fer belges pour l'exploitation de l'ensemble de ses activités de transports de voyageurs et de marchandises ainsi que le gestionnaire de l'infrastructure pour l'entretien et la gestion de l'infrastructure;

2° Toute entreprise ferroviaire établie dans un Etat membre de l'Union européenne, pour l'exploitation de services de transport combiné internationaux de marchandises;

3° Tout regroupement international dont fait partie une entreprise ferroviaire établie en Belgique pour l'exploitation de services de transports internationaux de voyageurs et de marchandises;

4° Toute entreprise ferroviaire établie dans un Etat membre de l'Union européenne et qui exerce ce droit sur l'infrastructure ferroviaire visée à l'annexe I^{re}, et ce pour l'exploitation de services de transports internationaux de marchandises;

5° Toute entreprise ferroviaire établie dans un Etat membre de l'Union européenne, pour l'exploitation de services de transports internationaux de marchandises."

Art. 10. Il est inséré dans le même arrêté, à la place des articles 16 et 17, un article 16 nouveau rédigé comme suit :

"Art. 16. § 1^{er}. Des services complémentaires, visés à l'annexe II, point 3, peuvent être fournis par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire. Dans une telle hypothèse, ils doivent être fournis à l'égard de tout candidat qui en fait la demande.

§ 2. Les entreprises ferroviaires peuvent demander au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire de fournir les services connexes visés à l'annexe II point 4. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire n'est pas tenu de fournir ces services."

Art. 11. Il est inséré dans le même arrêté, un article 17 nouveau rédigé comme suit :

"Art. 17. Les services visés aux articles 15 et 16 sont fournis de manière non discriminatoire."

Art. 12. Il est inséré, dans le chapitre IV du même arrêté, à la place de l'article 18, une section IV rédigée comme suit et comprenant l'article 18 nouveau :

"Section IV - Accords administratifs, techniques et financiers

"Art. 18. Toute entreprise ferroviaire ou tout regroupement international exerçant les droits visés aux articles 13, 14 et 15 conclut avec le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire les accords administratifs, techniques et financiers relatifs à l'exercice de ces droits."

Art. 13. A l'article 19, alinéa 3, du même arrêté, les mots "à l'Institut des Chemins de Fer et" sont supprimés.

Art. 14. In de Nederlandse tekst van artikel 27 van hetzelfde besluit, worden de woorden "de spoorweginfrastructuurbeheerder" vervangen door de woorden "de beheerder van de spoorweginfrastructuur".

Art. 15. Artikel 29 van hetzelfde besluit wordt opgeheven.

Art. 16. In artikel 31, tweede lid, derde streepje van hetzelfde besluit worden de woorden "overeenkomstig artikel 32, eerste lid", vervangen door de woorden "overeenkomstig artikel 30, § 1".

Art. 17. Artikel 33 van hetzelfde besluit wordt vervangen als volgt :

"Art. 33. § 1. Indien de houder van een door de Minister afgegeven vergunning niet meer voldoet aan de voorwaarden inzake financiële draagkracht bedoeld in artikel 25 of een procedure van gerechtelijk akkoord wordt ingesteld tegen een spoorwegonderneming, kan de Minister de vergunning intrekken of schorsen en kan de minister hem een tijdelijke vergunning met een maximale duur van zes maanden toekennen voor de periode waarin de spoorwegonderneming wordt gereorganiseerd op voorwaarde dat de veiligheid niet in het gedrang komt. Om deze tijdelijke vergunning te verkrijgen, dient de spoorwegonderneming een reorganisatieplan en een financieel herstructureringsplan voor te leggen.

§ 2. Wanneer een procedure van faillissement wordt ingesteld tegen een spoorwegonderneming, trekt de Minister de vergunning in als niet meer voldaan wordt aan de voorwaarden inzake financiële draagkracht bedoeld in artikel 25."

Art. 18. In hoofdstuk V van hetzelfde besluit wordt een afdeling V "Jaarlijkse heffing" ingevoegd, dat het artikel 36 omvat.

Art. 19. In de Franse tekst van artikel 38 van hetzelfde besluit, wordt het woord "ferroviaire" ingevoegd na het woord "infrastructuur".

Art. 20. In artikel 39 van hetzelfde besluit, worden de woorden "dat haar interne organisatie beantwoordt aan de veiligheidsvereisten bedoeld in artikel 26" ingevoegd tussen de woorden "nageleefd" en "en dat het materieel".

Art. 21. Het eerste lid van artikel 40 van hetzelfde besluit wordt vervangen als volgt :

"Voorafgaandelijk aan het gebruik van de spoorweginfrastructuur gaat de beheerder van de spoorweginfrastructuur na of het materieel bedoeld in artikel 39, geschikt is en de deelelementen die van belang zijn voor de veiligheid correct werken."

Art. 22. In artikel 41, eerste lid, van hetzelfde besluit worden de woorden "Instituut van de Spoorwegen" vervangen door de woorden "toezichthoudend orgaan".

Art. 23. In artikel 44 van hetzelfde besluit worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° in het eerste lid vervallen de woorden "van dit besluit";

2° in het vierde lid worden de woorden "Instituut" vervangen door de woorden "toezichthoudend orgaan".

Art. 24. In hoofdstuk VI van hetzelfde besluit wordt een afdeling IV "Geldigheid van het veiligheidsattest" ingevoegd, dat de artikelen 46 en 47 omvat.

Art. 25. Artikel 48 van hetzelfde besluit wordt vervangen als volgt :

"Art. 48. De beheerder van de spoorweginfrastructuur stelt een ontwerp van netverklaring op."

Art. 26. In artikel 49, tweede lid, van hetzelfde besluit worden de woorden "de gebruiker" vervangen door de woorden "het gebruik".

Art. 27. Artikel 50 van hetzelfde besluit wordt vervangen als volgt :

"Art. 50. De netverklaring wordt bekendgemaakt uiterlijk vier maanden vóór de uiterste datum die de beheerder van de spoorweginfrastructuur vastlegt voor het indienen van aanvragen voor spoorweginfrastructuurcapaciteit.

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

Art. 28. Artikel 51 van hetzelfde besluit wordt vervangen als volgt :

"Art. 51. De netverklaring wordt in het *Belgisch Staatsblad* via een uittreksel bekendgemaakt."

Art. 14. Dans le texte néerlandais de l'article 27 du même arrêté, les mots "de spoorweginfrastructuurbeheerder" sont remplacés par les mots "de beheerder van de spoorweginfrastructuur".

Art. 15. L'article 29 du même arrêté est abrogé.

Art. 16. A l'article 31, alinéa 2, troisième tiret, du même arrêté, les mots "conformément à l'article 32, alinéa 1^{er}" sont remplacés par les mots "conformément à l'article 30, § 1^{er}".

Art. 17. L'article 33 du même arrêté est remplacé par la disposition suivante :

"Art. 33. § 1^{er}. Si le détenteur d'une licence délivrée par le Ministre ne satisfait plus aux conditions de capacité financière visées à l'article 25 ou si une procédure en concordat judiciaire est engagée à l'encontre d'une entreprise ferroviaire, le Ministre peut retirer ou suspendre la licence et octroyer une licence temporaire durant la réorganisation de l'entreprise ferroviaire, pour une période maximale de six mois et pour autant que la sécurité ne soit pas compromise. Pour obtenir cette licence temporaire, l'entreprise ferroviaire doit présenter un plan de réorganisation et de restructuration financière.

§ 2. Lorsqu'une procédure en faillite est engagée à l'encontre d'une entreprise ferroviaire, le Ministre retire la licence s'il n'est plus satisfait aux conditions de capacité financière visées à l'article 25."

Art. 18. Il est inséré dans le chapitre V du même arrêté, une section V "Redevance annuelle" comprenant l'article 36.

Art. 19. Dans le texte français de l'article 38 du même arrêté, le mot "ferroviaire" est inséré après le mot "infrastructuur".

Art. 20. A l'article 39 du même arrêté, les mots "que son organisation interne répond aux exigences de sécurité visées à l'article 26" sont insérés entre les mots "respectées" et "et que le matériel".

Art. 21. Le premier alinéa de l'article 40 du même arrêté est remplacé par la disposition suivante :

"Préalablement à l'utilisation de l'infrastructuur ferroviaire, l'Administration s'assure, avec l'appui technique du gestionnaire de l'infrastructuur ferroviaire, de l'aptitude du matériel visé à l'article 39 et du fonctionnement correct des organes liés à la sécurité."

Art. 22. A l'article 41, alinéa 1^{er}, du même arrêté, les mots "Institut des Chemins de Fer" sont remplacés par "organe de contrôle".

Art. 23. A l'article 44 du même arrêté, sont apportées les modifications suivantes :

1° à l'alinéa 1^{er}, les mots "du présent arrêté" sont supprimés;

2° à l'alinéa 4, les mots "Institut des chemins de fer" sont remplacés par les mots "organe de contrôle".

Art. 24. Il est inséré dans le chapitre VI du même arrêté, une section IV "Validité du certificat de sécurité" comprenant les articles 46 et 47.

Art. 25. L'article 48 du même arrêté est remplacé par la disposition suivante :

"Art. 48. Le gestionnaire de l'infrastructuur ferroviaire établit un projet de document de référence du réseau."

Art. 26. A l'article 49, alinéa 2, du même arrêté, le mot "utilisateur" est remplacé par le mot "utilisation".

Art. 27. L'article 50 du même arrêté est remplacé par la disposition suivante :

"Art. 50. Le document de référence du réseau est publié au plus tard quatre mois avant la date limite fixée par le gestionnaire de l'infrastructuur ferroviaire pour l'introduction des demandes de capacité de l'infrastructuur ferroviaire.

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

Art. 28. L'article 51 du même arrêté est remplacé par la disposition suivante :

"Art. 51. Le document de référence du réseau est publié par extraits au *Moniteur belge*."

Art. 29. Artikel 52 van hetzelfde besluit wordt vervangen als volgt :

“Art. 52. Bij een in Ministerraad overlegd besluit bepaalt de Koning de beginselen en de procedures voor de toewijzing van de spoorweginfrastructuurcapaciteit. Hij vraagt vooraf het advies aan de beheerder van de spoorweginfrastructuur.

Deze beschikt over een termijn van 15 dagen om zijn advies te formuleren.”

Art. 30. Artikel 53, § 2, laatste lid, van hetzelfde besluit wordt vervangen als volgt :

“De Koning vraagt vooraf het advies van de beheerder van de spoorweginfrastructuur.”

Art. 31. In artikel 55 van hetzelfde besluit worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° de § 2 wordt vervangen als volgt :

“§ 2. Wanneer het recht voor het gebruik van infrastructuurcapaciteit wordt toegekend voor een langere periode dan één enkele geldigheidsperiode van de dienstregeling, worden de respectieve rechten en plichten van de beheerder van de spoorweginfrastructuur en van de kandidaat in een kaderovereenkomst vastgelegd.

Deze kaderovereenkomst wordt in beginsel voor 5 jaar afgesloten. Dit kan evenwel voor kortere periodes gebeuren op grond van de gegronde commerciële behoeften van de kandidaat of voor langere periodes van meer dan 10 jaar bij belangrijke investeringen op lange termijn.

De kaderovereenkomst mag geen belemmering vormen voor het gebruik van de infrastructuur door andere aanvragers.

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

De kaderovereenkomst kan een boeteregeling bevatten.

Mits eerbiediging van het zakengeheim worden de algemene bepalingen van elke kaderovereenkomst voor elke belanghebbende partij beschikbaar gesteld.”;

2° een § 3 wordt toegevoegd, luidende :

“§ 3. De beheerder van spoorweginfrastructuur bepaalt het model van de kaderovereenkomst die volledig deel uitmaakt van de netverklaring bedoeld in artikel 48.”

Art. 32. De artikelen 56 en 57 van hetzelfde besluit worden vervangen als volgt :

“Art. 56. § 1. Teneinde de betaling van de heffingen zeker te stellen kan de beheerder van de spoorweginfrastructuur de kandidaten het verschaffen van een financiële waarborg opleggen. Deze staat in verhouding tot de voorgenomen activiteit.

§ 2. Deze waarborg is doorzichtig en niet discriminerend. Hij wordt in de netverklaring bekendgemaakt en de Europese Commissie wordt erover ingelicht.

Art. 57. § 1. Bij aanvragen voor geprogrammeerd onderhoud van de spoorweginfrastructuur, neemt de beheerder van de spoorweginfrastructuur deze op in de procedure voor de toewijzing van infrastructuurcapaciteit. Hij houdt hierbij rekening met de invloed van de reeds geprogrammeerde reserveringen.

§ 2. Bij verstoring van het treinverkeer door een technisch defect of door een ongeval neemt de beheerder van de spoorweginfrastructuur alle nodige maatregelen om de normale toestand te herstellen. In geval van hoogdringendheid of bij absolute noodzaak die de spoorweginfrastructuur onbruikbaar maakt, schrapt de beheerder van de spoorweginfrastructuur zonder voorafgaande kennisgeving de toegekende treinpaden voor de periode vereist om de installatie terug in werking te stellen.”.

Art. 29. L'article 52 du même arrêté est remplacé par la disposition suivante :

“Art. 52. Le Roi fixe par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, les principes et procédures de répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire. Il sollicite, au préalable, l'avis du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.

Celui-ci dispose d'un délai de quinze jours pour formuler son avis.”

Art. 30. L'article 53, § 2, dernier alinéa, du même arrêté, est remplacé par la disposition suivante :

“Le Roi sollicite, au préalable, l'avis du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.”

Art. 31. A l'article 55 du même arrêté, sont apportées les modifications suivantes :

1° le § 2 est remplacé par la disposition suivante :

“§ 2. Lorsque le droit d'utilisation des capacités de l'infrastructure est accordé pour une durée supérieure à une seule période de validité de l'horaire de service, les droits et obligations respectifs du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et du candidat sont définis dans un accord-cadre.

Cet accord-cadre est en principe conclu pour 5 ans mais il peut l'être pour des périodes plus courtes en fonction des besoins commerciaux légitimes du candidat ou plus longues pouvant excéder 10 ans en cas d'investissements importants à long terme.

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

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

L'accord-cadre peut comporter des sanctions.

Tout en respectant la confidentialité sous l'angle commercial, les dispositions générales de chaque accord-cadre sont communiquées à toute partie intéressée.” ;

2° il est inséré un § 3, rédigé comme suit :

“§ 3. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire détermine le modèle d'accord-cadre qui fait partie intégrante du document de référence du réseau visé à l'article 48.”

Art. 32. Les articles 56 et 57 du même arrêté sont remplacés par les dispositions suivantes :

“Art. 56. § 1^{er}. Pour s'assurer du paiement des redevances, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire peut imposer aux candidats la fourniture d'une garantie financière. Celle-ci est proportionnelle à l'activité envisagée.

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

Art. 57. § 1^{er}. En cas de demandes d'entretien programmé de l'infrastructure ferroviaire, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire les introduit dans le processus de répartition des capacités de l'infrastructure en tenant compte de l'incidence des réservations déjà programmées.

§ 2. En cas de perturbation de la circulation des trains du fait d'une défaillance technique ou d'un accident, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire prend toutes les dispositions nécessaires pour assurer le rétablissement de la situation normale. En cas d'urgence ou de nécessité absolue rendant l'infrastructure ferroviaire inutilisable, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire supprime sans préavis les sillons alloués pendant la période nécessaire à la remise en état des installations.”

Art. 33. Afdeling II van hoofdstuk VIII van hetzelfde besluit dat de artikelen 58 tot 60 omvat, wordt vervangen als volgt :

”Afdeling II - Toewijzingsprocedure

Art. 58. § 1. Wanneer de vertrekplaats van de dienst op Belgisch grondgebied gelegen is, worden de aanvragen om spoorweginfrastructuurcapaciteit gericht aan de beheerder van de spoorweginfrastructuur.

Gedurende een periode van minimum één maand kunnen de kandidaten en iedere andere geïnteresseerde partij die dit wenst, opmerkingen formuleren omtrent het ontwerp van dienstregeling opgesteld door de beheerder van de spoorweginfrastructuur, en in het bijzonder omtrent de invloed ervan op hun geschiktheid om spoorwegvervoerdiensten te leveren.

§ 2. Wanneer de aanvragen voor capaciteit van de spoorweginfrastructuur betrekking hebben op meerdere netten, is de beheerder van de spoorweginfrastructuur gemachtigd om namens de kandidaat op te treden bij de toewijzingsorganismen van de andere lid-Staten van de Europese Unie.

§ 3. Overeenkomstig de procedure bedoeld in artikel 15 van richtlijn 2001/14/EG inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit werkt de beheerder van de spoorweginfrastructuur samen met deze toewijzingsorganismen met het oog op de organisatie van internationale treinpaden en op de doeltreffende toewijzing van de aanvragen voor infrastructuurcapaciteit, zoals bedoeld in § 2.

Art. 59. De beheerder van de spoorweginfrastructuur spant zich in om alle aanvragen om capaciteit van de spoorweginfrastructuur te voldoen, rekening houdend met het tijdschema voor het toewijzingsproces bedoeld in bijlage VI van dit besluit.

Art. 60. § 1. Bij concurrerende aanvragen werkt de beheerder van de spoorweginfrastructuur een coördinatieprocedure van de aanvragen uit.

§ 2. Bij punctuele aanvragen om treinpaden antwoordt de beheerder van de spoorweginfrastructuur hierop ten laatste binnen een termijn van vijf werkdagen. De beheerder van de spoorweginfrastructuur informeert de kandidaten over de niet gebruikte en beschikbare capaciteit die zij zouden kunnen wensen te gebruiken.

§ 3. Indien het na coördinatie van de aangevraagde paden en na overleg met de aanvragers niet mogelijk is de aanvragen voor infrastructuurcapaciteit tot tevredenheid van alle betrokkenen af te handelen of indien de infrastructuur die naar verwachting in de nabije toekomst met onvoldoende capaciteit te kampen zal hebben verklaart de infrastructuurbeheerder het betrokken infrastrukturelement onverwijld tot ”overbelaste infrastructuur”.

De beheerder van de spoorweginfrastructuur :

- stelt onmiddellijk een ontwerp op van analyse van de capaciteit, waarin de beperkingen van de capaciteit van de infrastructuur wordt bepaald evenals de redenen van deze overbelasting, die verhinderen dat op gepaste wijze wordt voldaan aan de aanvragen van capaciteit en waarin methoden en maatregelen worden voorgesteld die toelaten om tegemoet te komen aan de bijkomende aanvragen en die zouden kunnen genomen worden op korte of middellange termijn om hieraan te verhelpen;

- legt een ontwerpplan voor voor de versterking van de capaciteiten; dit ontwerpplan wordt opgesteld na raadpleging van de gebruikers van de overbelaste infrastructuur in kwestie en geeft de redenen van overbelasting aan, de vermoedelijke evolutie van het verkeer, de beperkingen die wegen op de ontwikkeling van de infrastructuur, de oplossingen en hun kostprijs, in het bijzonder indien deze oplossingen wijzigingen inhouden van heffingen tot toegang, hetgeen overwogen kan worden voor het realiseren van de versterking van de gewenste capaciteiten de acties die deze oplossingen inhouden op basis van een kosten/baten - analyse evenals een kalender voor het realiseren van deze oplossingen in de praktijk;

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

Art. 33. La section II du chapitre VIII du même arrêté, comprenant les articles 58 à 60, est remplacée par les dispositions suivantes :

”Section II - Procédures de répartition

Art. 58. § 1^{er}. Les demandes de capacités de l'infrastructure ferroviaire sont adressées au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire lorsque le départ du service a lieu sur le territoire belge.

Durant une période d'au moins un mois, les candidats et toute autre partie intéressée qui le souhaite, peuvent formuler des observations sur le projet d'horaire de service établi par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, en particulier sur l'incidence de celui-ci sur leur aptitude à fournir des services ferroviaires.

§ 2. Lorsque les demandes de capacités de l'infrastructure ferroviaire impliquent plusieurs réseaux, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire est habilité à agir pour le compte du candidat auprès des organes de répartition des autres Etats membres de l'Union européenne.

§ 3. Conformément à la procédure visée à l'article 15 de la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire coopère avec ces organes de répartition en vue d'organiser des sillons internationaux et d'assurer la répartition efficace des demandes de capacités de l'infrastructure visées au § 2.

Art. 59. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire s'efforce de satisfaire toutes les demandes de capacités de l'infrastructure ferroviaire en tenant compte du calendrier du processus de répartition visé à l'annexe VI du présent arrêté.

Art. 60. § 1^{er}. En cas de demandes concurrentes, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire met en place une procédure de coordination des demandes.

§ 2. En cas de demandes ponctuelles de sillons, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire y répond dans un délai maximum de cinq jours ouvrables. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire informe les candidats des capacités non utilisées et disponibles que ceux-ci pourraient souhaiter utiliser.

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

Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire :

- établit immédiatement un projet d'analyse des capacités, déterminant les restrictions des capacités de l'infrastructure et les raisons de cette saturation, qui empêchent que les demandes de capacités puissent être satisfaites de manière appropriée, et proposant des méthodes et des mesures permettant de satisfaire les demandes supplémentaires et qui pourraient être prises à court et moyen termes pour y remédier;

- présente un projet de plan de renforcement des capacités, établi après consultation des utilisateurs de l'infrastructure saturée concernée, et indiquant les raisons de la saturation, l'évolution probable du trafic, les contraintes qui pèsent sur le développement de l'infrastructure, les solutions et leur coût, notamment si elles impliquent des modifications des redevances d'accès, envisageables pour réaliser le renforcement des capacités souhaitées et les actions qu'elles incluent sur la base d'une analyse coûts/avantages et comportant un calendrier de leur mise en œuvre;

- 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 visé à l'annexe V, à moins que cette sous-utilisation ne résulte de raisons autres qu'économiques échappant au contrôle de l'entreprise ferroviaire concernée.”

Art. 34. De artikelen 61 en 62 van hetzelfde besluit worden vervangen als volgt :

"Art. 61. Bij een in Ministerraad overlegd besluit bepaalt de Koning voor het geheel van spoordiensten de principes en procedures inzake de heffingen voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur die door de beheerder van de spoorweginfrastructuur worden geïnd.

De Koning vraagt vooraf het advies van de beheerder van de spoorweginfrastructuur.

Deze principes en procedures inzake de heffingen voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur worden in de netverklaring opgenomen.

Het tariefsysteem voor de spoorweginfrastructuur zet de spoorwegerondernemingen en de beheerder van de spoorweginfrastructuur ertoe aan de storingen tot een minimum te beperken en de prestaties van het net te verbeteren.

Art. 62. § 1. Het toezichthoudend orgaan waakt erover dat de heffingen voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur die krachtens de artikelen 61 tot 65 werkelijk worden gefactureerd aan ieder van de spoorwegerondernemingen, beantwoorden aan de methodologie, de voorschriften en de schalen vastgelegd in de netverklaring.

Onder voorbehoud van de bepalingen van het derde lid, zijn de heffingen die geïnd worden voor het geheel van minimale prestaties en de toegang via het net tot de dienstinfrastructuren gelijk aan de kosten die rechtstreeks voortvloeien uit de exploitatie van de spoordienst.

De heffingen voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur kunnen een heffing omvatten voor de capaciteitsschaarste van een welbepaald segment van de spoorweginfrastructuur tijdens periodes van overbelasting. Deze heffing kan slechts behouden worden, voor zover de Minister het plan voor de versterking van de capaciteit heeft goedgekeurd, overeenkomstig artikel 60, § 3, tweede streepje, en waakt over de realisatie ervan door de beheerder van de spoorweginfrastructuur binnen het vastgelegde tijdschema.

Bij gebreke hieraan kan de heffing voor capaciteitsschaarste van een welbepaald segment van de spoorweginfrastructuur, onder het toezicht van het toezichthoudend orgaan, slechts geïnd blijven worden indien het plan voor versterking niet kan gerealiseerd worden om redenen die ontsnappen aan de controle van de beheerder van de spoorweginfrastructuur of indien hem opties worden opgelegd die economisch of financieel niet haalbaar zijn.

Om buitensporige schommelingen te voorkomen, mogen de heffingen bedoeld in het tweede en derde lid, worden uitgedrukt als gemiddelde, berekend over een voldoende aantal spoordiensten en perioden. De relatieve omvang van de heffingen voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur staat in verhouding tot de kosten die aan de verschillende diensten moeten worden aangerekend.

De heffing voor het gebruik van de infrastructuur kan worden gewijzigd om rekening te houden met de kosten van de weerslag van de exploitatie van de treinen op het milieu. De tarifiering van de milieukosten die een verhoging met zich meebrengen van het algemene bedrag van de ontvangsten die worden gerealiseerd door de beheerder van de spoorweginfrastructuur, is toegelaten indien zij eveneens op een gelijkaardig niveau van toepassing is op concurrerende vervoerwijzen. Bij gebrek aan een vergelijkbare tarifiering van de milieukosten voor andere concurrerende vervoerwijzen, mag deze wijziging geen enkele wijziging met zich meebrengen van het algemene bedrag van de ontvangsten die worden gerealiseerd door de beheerder van de spoorweginfrastructuur.

Dit artikel is niet van toepassing op de levering van de in bijlage II, punt 2 genoemde diensten.

§ 2. Bij de vaststelling van de prijzen voor het verlenen van de in bijlage II, punt 2 genoemde diensten neemt de beheerder van de spoorweginfrastructuur de concurrentiepositie van de spoorwegen in acht.

De voor een dienst geheven heffing, bedoeld in bijlage II, punten 3 en 4, moeten gerelateerd zijn aan de kosten van de diensten, berekend op basis van het werkelijke gebruiksniveau indien er slechts een enkele leverancier is."

Art. 34. Les articles 61 et 62 du même arrêté sont remplacés par les dispositions suivantes :

"Art. 61. Par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, le Roi définit, pour l'ensemble des services ferroviaires, les principes et procédures en matière de redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, qui sont perçues par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.

Le Roi, au préalable, sollicite l'avis du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.

Ces principes et procédures en matière de redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire sont mentionnées dans le document de référence du réseau.

Le système de tarification de l'infrastructure ferroviaire encourage les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, à réduire au minimum les défaillances et à améliorer les performances du réseau ferroviaire.

Art. 62. § 1^{er}. L'organe de contrôle veille à ce que les redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire réellement facturées à chacune des entreprises ferroviaires en application des articles 61 à 65 soient conformes à la méthode, à la réglementation et aux barèmes définis dans le document de référence du réseau.

Sous réserve des dispositions de l'alinéa 3, les redevances perçues pour l'ensemble des prestations minimales et l'accès par le réseau aux infrastructures de services, sont égales au coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire.

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. Cette redevance ne peut être maintenue que pour autant que le Ministre ait approuvé le plan de renforcement des capacités conformément à l'article 60, § 3, second tiret, et veillé à sa mise en œuvre par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire dans le calendrier retenu.

A défaut, cette redevance au titre de la rareté des capacités d'une section de l'infrastructure ne peut continuer à être perçue, sous le contrôle de l'organe de contrôle, que si le plan de renforcement ne peut être mis en œuvre pour des raisons échappant au contrôle du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou lui imposant des options qui ne sont pas viables économiquement ou financièrement.

Afin d'éviter des variations disproportionnées, les redevances visées aux alinéas 2 et 3 peuvent être exprimées en moyennes calculées sur un éventail suffisant de services ferroviaires et de périodes. L'importance relative des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire est en rapport avec les coûts imputables aux différents services.

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

Le présent article ne couvre pas la fourniture des services visés à l'annexe II, point 2.

§ 2. Lors de la fixation des prix des services visés à l'annexe II, point 2, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire tient compte de la situation de la concurrence des chemins de fer.

La redevance imposée pour un service visé à l'annexe II, points 3 et 4, est liée au coût de la prestation calculé d'après le degré d'utilisation réel s'il n'y a qu'un seul fournisseur."

Art. 35. In artikel 64, eerste lid van hetzelfde besluit wordt het woord "infrastructuurbeheerder" vervangen door de woorden "beheerder van de spoorweginfrastructuur".

Art. 36. De artikelen 66 tot 77 van hetzelfde besluit worden opgeheven.

Art. 37. Hoofdstuk XI van hetzelfde besluit, bestaande uit de artikelen 78 tot 90, wordt vervangen als volgt :

"Hoofdstuk XI - Toezichthoudend orgaan

Afdeling I - Opdrachten

Art. 78. Het toezichthoudend orgaan waakt over en controleert de toepassing van de hoofdstukken VII tot en met IX van onderhavig besluit of de uitvoeringsbesluiten ervan.

Het waakt er in het bijzonder over dat de heffingen voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur in overeenstemming zijn met dit besluit en op een niet-discriminerende wijze worden toegepast.

Het laat onder zijn controle onderhandelingen toe tussen de kandidaten en de beheerder van de spoorweginfrastructuur inzake de hoogte van de heffingen voor het gebruik van de infrastructuur. Het komt onmiddellijk tussen indien de onderhandelingen mogelijk in tegenstelling te zijn met de maatregelen van de richtlijn 2001/14/EG.

Afdeling II - Machten

Art. 79. Het toezichthoudend orgaan kan de beheerder van de spoorweginfrastructuur of, in voorkomend geval, de spoorwegonderneming bevelen om zich binnen de door haar gestelde termijn te voegen naar de bepalingen van de hoofdstukken VII tot IX van onderhavig besluit of de uitvoeringsbesluiten ervan.

Art. 80. § 1. Als de beheerder van de spoorweginfrastructuur of, in voorkomend geval, de spoorwegonderneming geen gevolg geeft aan de uitdrukkelijke bevelen die hem worden gegeven overeenkomstig artikel 79 bij afloop van de hem opgelegde termijn, kan het toezichthoudend orgaan, onafhankelijk van andere maatregelen voorzien door dit besluit, haar standpunt met betrekking tot de betrokken inbreuk of tekortkoming bekendmaken in het *Belgisch Staatsblad*.

§ 2. Indien de beheerder van de spoorweginfrastructuur of, in voorkomend geval, de spoorwegonderneming tot welke het toezichthoudend orgaan een bevel heeft gericht met toepassing van het artikel 79 in gebreke blijft, kan het toezichthoudend orgaan aan deze een administratieve boete opleggen. De boete mag per kalenderdag niet lager zijn dan 12.500 euro en niet hoger dan 100.000 euro, noch in totaal hoger zijn dan 2 miljoen euro of 3 procent van de omzet die de gedaagde persoon heeft gerealiseerd in het afgesloten boekjaar, indien dit laatste bedrag hoger is.

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

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

§ 3. Alvorens een beslissing van het toezichthoudend orgaan wordt genomen krachtens §§ 1 en 2, wordt de beheerder van de spoorweginfrastructuur of, in voorkomend geval, de spoorwegonderneming gehoord ter verdediging of was hij minstens in de mogelijkheid zijn middelen te laten gelden.

Deze beslissingen worden betekend aan de beheerder van de spoorweginfrastructuur of, in voorkomend geval, aan de spoorwegonderneming.

Art. 81. Het toezichthoudend orgaan werkt samen met de toezichthoudende instanties van de andere lidstaten van de Europese Unie, om de beslissingsprincipes te coördineren in het geheel van de Unie."

Art. 35. A l'article 64, alinéa 1^{er} du même arrêté, le mot "ferroviaire" est inséré entre les mots "infrastructure" et "à réduire".

Art. 36. Les articles 66 à 77 du même arrêté sont abrogés.

Art. 37. Le chapitre XI du même arrêté, comprenant les articles 78 à 90, est remplacé par les dispositions suivantes :

"Chapitre XI - L'organe de contrôle

Section I - Missions

Art. 78. L'organe de contrôle surveille et contrôle l'application des chapitres VII à IX, du présent arrêté ou de leurs arrêtés d'exécution.

Il veille notamment à ce que les redevances de l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire soient conformes aux dispositions du présent arrêté et appliquées de manière non-discriminatoire.

Il autorise sous son contrôle les négociations entre les candidats et le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire quant au niveau des redevances d'utilisation de l'infrastructure. Il intervient immédiatement si les négociations sont susceptibles de contrevenir aux dispositions de la directive 2001/14/CE.

Section II - Pouvoirs

Art. 79. L'organe de contrôle peut enjoindre au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou, le cas échéant, à l'entreprise ferroviaire de se conformer aux dispositions des chapitres VII à IX du présent arrêté ou de leurs arrêtés d'exécution, dans le délai qu'il détermine

Art. 80. § 1^{er}. Si le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou, le cas échéant, l'entreprise ferroviaire ne donne pas suite aux injonctions qui lui sont adressées en vertu de l'article 79 à l'expiration du délai qui lui a été imparti, l'organe de contrôle peut indépendamment des autres mesures prévues par le présent arrêté, rendre publique sa position quant à l'infraction ou à la défaillance en question par la voie du *Moniteur belge*.

§ 2. Si le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou, le cas échéant, l'entreprise ferroviaire, auquel l'organe de contrôle a adressé une injonction en application de l'article 79 reste en défaut, l'organe de contrôle peut lui infliger une amende administrative dont le montant ne peut être, par jour calendrier, inférieur à 12.500 euros ni supérieur à 100.000 euros, ni, au total, supérieur à 2 millions d'euros ou 3 pour cent du chiffre d'affaires que la personne en cause a réalisé lors du dernier exercice clôturé, si ce dernier montant est supérieur.

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

Sans préjudice du droit de citer devant le juge compétent, le recouvrement des amendes administratives peut avoir lieu par voie de contrainte à la diligence de l'administration de la taxe sur la valeur ajoutée, de l'enregistrement et des domaines.

§ 3. Préalablement à la décision de l'organe de contrôle prise en vertu des §§ 1^{er} et 2, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou, le cas échéant, l'entreprise ferroviaire, est entendu en sa défense, ou, a pu, à tout le moins, faire valoir ses moyens.

Ces décisions sont notifiées au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, ou le cas échéant, à l'entreprise ferroviaire.

Art. 81. L'organe de contrôle coopère avec les organismes de contrôle des autres Etats membres de l'Union européenne afin de coordonner les principes décisionnels dans l'ensemble de l'Union."

Art. 38. Artikel 91 van hetzelfde besluit wordt vervangen als volgt :

"Art. 91. § 1. Een kandidaat of een spoorwegonderneming die zich slachtoffer acht van een onbillijke behandeling, van een discriminatie inzonderheid voortvloeiend uit beslissingen van de beheerder van de spoorweginfrastructuur of van de Minister, kan zich tot de Mededingingsraad wenden wanneer dit geen betrekking heeft op contractuele rechten en verplichtingen.

§ 2. De Mededingingsraad doet door middel van een beslissing uitspraak :

- over de klacht van een spoorwegonderneming of van een kandidaat van wie de vergunning werd geweigerd, geschorst of ingetrokken of van wie de tijdelijke vergunning geweigerd werd. Het beroep schorst niet de beslissing van de Minister;

- over de klacht van een spoorwegonderneming of van een kandidaat van wie het veiligheidsattest werd geweigerd, geschorst of ingetrokken door de Minister. Het beroep schorst niet de beslissing van de Minister;

- over elke klacht, inzonderheid die van de beheerder van de spoorweginfrastructuur wanneer deze meent het slachtoffer te zijn van een onbillijke behandeling, van een discriminatie of van elk ander nadeel;

- over elke klacht tegen een beslissing van de beheerder van de spoorweginfrastructuur betreffende de toegang tot het net, met uitzondering van klachten die slaan op de contractuele rechten en verplichtingen. Het beroep schort de bestreden beslissing niet op;

- over alle overtredingen tegen de mededingingsregels of tegen dit besluit of tegen de besluiten en reglementen die in uitvoering van dit besluit werden genomen en die worden bekendgemaakt door de Minister;

- over de klacht van een spoorwegonderneming of van een kandidaat betreffende de netverklaring of betreffende de criteria die het bevat;

- over de klacht van een spoorwegonderneming betreffende de toewijzingsprocedure en haar resultaten, of het niveau of de structuur van de heffingen voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur, zoals bedoeld in Hoofdstuk IX."

Art. 39. In artikel 92 van hetzelfde besluit worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° in de Franse tekst van het vijfde lid wordt het woord "affaire" vervangen door het woord "affaires";

2° in het achtste lid worden de woorden "Controlecomité van het Instituut" vervangen door de woorden "toezichthoudend orgaan";

3° in het tiende lid worden de woorden "Instituut" vervangen door de woorden "toezichthoudend orgaan".

Art. 40. In de Franse tekst van artikel 93, derde lid, van hetzelfde besluit, wordt het woord "justifiera" vervangen door het woord "justifie".

Art. 41. In artikel 96 van hetzelfde besluit worden de woorden "Instituut" vervangen door de woorden "toezichthoudend orgaan".

Art. 42. In artikel 97, § 1, van hetzelfde besluit vervallen de woorden "en ook aan de leden van het Instituut".

Art. 43. In artikel 97, § 2, van hetzelfde besluit wordt het woord "zij" vervangen door de woorden "de ambtenaren en agenten bedoeld in § 1".

Art. 44. Artikel 99 van hetzelfde besluit wordt vervangen als volgt :

"Art. 99. In artikel 1 van het koninklijk besluit van 3 april 2000 betreffende de interoperabiliteit van het Trans-Europees hogesnelheids-systeem en in artikel 1 van het koninklijk besluit van 15 mei 2003 betreffende de interoperabiliteit van het conventionele Trans-Europees spoorwegsysteem, wordt de volgende wijziging aangebracht :

"beheerder van de spoorweginfrastructuur :

de N.V. van publiek recht "Infrabel" genoemd in artikel 1, § 2, van het koninklijk besluit van 12 maart 2003 betreffende de voorwaarden voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur."

Art. 38. L'article 91 du même arrêté est remplacé par la disposition suivante :

"Art. 91. § 1^{er}. Un candidat ou une entreprise ferroviaire peut saisir le Conseil de la concurrence s'il estime être victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination résultant notamment de décisions prises par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou par le Ministre, ne portant pas sur ses droits et obligations contractuels.

§ 2. Le Conseil de la concurrence statue par voie de décision :

- sur la plainte d'une entreprise ferroviaire ou d'un candidat dont la licence a été refusée, suspendue ou retirée ou dont la licence temporaire a été refusée; le recours n'est pas suspensif de la décision du Ministre;

- sur la plainte d'une entreprise ferroviaire ou d'un candidat dont le certificat de sécurité a été refusé, suspendu ou retiré par le Ministre. Le recours n'est pas suspensif de la décision du Ministre;

- sur toute plainte, notamment celle du gestionnaire de l'infrastructure s'il s'estime victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice;

- sur toute plainte contre une décision du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire relative à l'accès au réseau, à l'exception de celles portant sur des droits et obligations contractuels; le recours n'est pas suspensif de la décision critiquée;

- sur toutes infractions aux règles de concurrence ou au présent arrêté ou aux arrêtés et règlements pris en exécution de celui-ci qui lui sont dénoncées par le Ministre;

- sur la plainte d'une entreprise ferroviaire ou d'un candidat relative au document de référence du réseau ou aux critères qu'il contient;

- sur la plainte d'une entreprise ferroviaire ou d'un candidat concernant la procédure de répartition et ses résultats, ou le niveau ou la structure des redevances d'utilisation de l'infrastructure visées au chapitre IX."

Art. 39. A l'article 92 du même arrêté, sont apportées les modifications suivantes :

1° dans le texte français de l'alinéa 5, le mot "affaire" est remplacé par le mot "affaires";

2° à l'alinéa 8, les mots "Le comité de contrôle de l'Institut" sont remplacés par les mots "L'organe de contrôle".

3° à l'alinéa 10, les mots "l'Institut" sont remplacés par les mots "l'organe de contrôle".

Art. 40. Dans le texte français de l'article 93, alinéa 3 du même arrêté, le mot "justifiera" est remplacé par le mot "justifie".

Art. 41. A l'article 96 du même arrêté, les mots "l'Institut" sont remplacés par les mots "l'organe de contrôle".

Art. 42. A l'article 97, § 1^{er}, du même arrêté, les mots "ainsi qu'aux membres de l'Institut" sont supprimés.

Art. 43. A l'article 97, § 2, du même arrêté, le mot "ils" est remplacé par les mots "Les fonctionnaires et agents visés au § 1^{er}".

Art. 44. L'article 99 du même arrêté est remplacé par la disposition suivante :

"Art. 99. A l'article 1^{er} de l'arrêté royal du 3 avril 2000 relatif à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et à l'article 1^{er} de l'arrêté royal du 15 mai 2003 relatif à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel, est apportée la modification suivante :

"gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire :

la S.A. de droit public "Infrabel" visée à l'article 1^{er}, § 2, de l'arrêté royal du 12 mars 2003 relatif aux conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire."

Art. 45. Artikel 100, tweede lid van hetzelfde besluit wordt vervangen als volgt :

In afwachting van de oprichting van de beheerder van de spoorweginfrastructuur krachtens het koninklijk besluit van ... 2004 tot hervorming van de beheersstructuren van de spoorweginfrastructuur, oefent de Minister de machten van de beheerder van de spoorweginfrastructuur uit in de materies beschreven in hoofdstukken VIII en IX van het koninklijk besluit van 12 maart 2003.

Art. 46. Dit besluit treedt in werking de dag waarop het in het *Belgisch Staatsblad* wordt bekendgemaakt, en ten laatste op 15 juni 2004.

Art. 47. Onze Minister van Mobiliteit en Onze Minister van Economie zijn, ieder wat hem betreft belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 11 juni 2004.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Mobiliteit,
B. ANCIAUX

De Minister van Economie,
Mevr. F. MOERMAN

Art. 45. L'article 100, alinéa 2, du même arrêté est remplacé par l'alinéa suivant :

"En attendant la constitution du gestionnaire de l'infrastructure en vertu de l'arrêté royal du... 2004 portant réforme des structures de gestion de l'infrastructure ferroviaire, le Ministre exerce les pouvoirs du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire dans les matières visées aux chapitres VIII et IX de l'arrêté royal du 12 mars 2003 précité".

Art. 46. Le présent arrêté entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*, et au plus tard le 15 juin 2004.

Art. 47. Notre Ministre de la Mobilité et Notre Ministre de l'Economie sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 11 juin 2004.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre de la Mobilité,
B. ANCIAUX

La Ministre de l'Economie,
Mme F. MOERMAN

FEDERALE OVERHEIDSDIENST VOLKSGEZONDHEID,
VEILIGHEID VAN DE VOEDSELKETEN
EN LEEFMILIEU

N. 2004 — 2131

[C — 2004/22413]

1 APRIL 2004. — Koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 8 januari 1992 betreffende de voedingswaarde-etikettering van voedingsmiddelen

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

Gelet op de wet van 24 januari 1977 betreffende de bescherming van de gezondheid van de verbruikers op het stuk van de voedingsmiddelen en andere producten, inzonderheid op de artikelen 2 en 7, § 1, gewijzigd bij de wet van 22 maart 1989;

Gelet op Richtlijn 2003/120/EG van de Commissie van 5 december 2003 tot wijziging van richtlijn 90/496/EEG van de Raad inzake de voedingswaarde-etikettering van levensmiddelen;

Gelet op de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, inzonderheid op artikel 3, § 1, gewijzigd bij de wetten van 9 augustus 1980, 16 juni 1989 en 4 juli 1989;

Gelet op de dringende noodzakelijkheid;

Overwegende dat de dringende noodzaak gemotiveerd is door het feit dat de bepalingen verplicht in werking moeten treden vóór de in de richtlijn vastgestelde datum en dat die bepalingen een aanpassingstijd vergen voor de betrokken economische sectoren;

Op de voordracht van Onze Minister van Volksgezondheid,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

Artikel 1. In artikel 6 van het koninklijk besluit van 8 januari 1992 betreffende de voedingswaarde-etikettering van voedingsmiddelen, wordt een nieuw gedachtenstreepje toegevoegd, luidend als volgt :

« - salatrims 6 kcal/g - 25kJ/g. »

Art. 2. Dit besluit treedt in werking op 31 juli 2004.

Art. 3. Onze Minister van Volksgezondheid is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 1 april 2004.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister Van Volksgezondheid,
R. DEMOTTE

SERVICE PUBLIC FEDERAL SANTE PUBLIQUE,
SECURITE DE LA CHAINE ALIMENTAIRE
ET ENVIRONNEMENT

F. 2004 — 2131

[C — 2004/22413]

1^{er} AVRIL 2004. — Arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 8 janvier 1992 concernant l'étiquetage nutritionnel des denrées alimentaires

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

Vu la loi du 24 janvier 1977 relative à la protection de la santé des consommateurs en ce qui concerne les denrées alimentaires et les autres produits, notamment les articles 2 et 7, § 1^{er}, modifié par la loi du 22 mars 1989;

Vu la directive 2003/120/CE de la Commission du 5 décembre 2003 modifiant la directive 90/496/CEE relative à l'étiquetage nutritionnel des denrées alimentaires;

Vu les lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973, notamment l'article 3, § 1^{er}, modifié par les lois du 9 août 1980, 16 juin 1989 et 4 juillet 1989;

Vu l'urgence;

Considérant que l'urgence est motivée par le fait que les dispositions doivent impérativement entrer en vigueur avant la date fixée par la directive et que ces nouvelles dispositions nécessitent un délai d'adaptation pour les opérateurs économiques concernés;

Sur la proposition de Notre Ministre de la Santé publique,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article 1^{er}. A l'article 6 de l'arrêté royal du 8 janvier 1992 concernant l'étiquetage nutritionnel des denrées alimentaires, il est ajouté un nouveau tiret libellé comme suit :

« - différentes formes de salatrims 6kcal/g - 25kJ/g. »

Art. 2. Le présent arrêté entre en vigueur le 31 juillet 2004.

Art. 3. Notre Ministre de la Santé publique est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 1^{er} avril 2004.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre de la Santé publique,
R. DEMOTTE