

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

FEDERALE OVERHEIDSDIENST FINANCIEN

N. 2004 — 4690 [C — 2004/02151]

30 NOVEMBER 2004. — Ministerieel besluit tot vaststelling van de samenstelling van de Directieraad van de Regie der Gebouwen

De Vice-Eerste Minister en Minister van Financiën,

Gelet op het koninklijk besluit van 8 januari 1973 tot vaststelling van het statuut van het personeel van sommige instellingen van openbaar nut, inzonderheid op de artikelen 3, § 1, 1° en 16, § 1, 3° lid, laatst gewijzigd bij koninklijk besluit van 4 augustus 2004;

Gelet op het advies van de Raad van Ambtenaren-generaal van 20 oktober 2004;

Gelet op het met redenen omkleed advies van het Tussenoverlegcomité van de Regie der Gebouwen, gegeven op 9 november 2004;

Overwegende dat het nodig is de samenstelling van de Directieraad te beperken tot de afdelingshoofden teneinde de goede werking van de Regie der Gebouwen te verzekeren,

Besluit :

Artikel 1. De Directieraad van de Regie der Gebouwen is samengesteld uit de Directeur-generaal die de Raad voorziet en de als afdelingshoofd aangeduide ambtenaren.

Art. 2. Het ministerieel besluit van 11 oktober 1990 tot vaststelling van de samenstelling van de Directieraad van de Regie der Gebouwen wordt opgeheven.

Art. 3. Dit besluit treedt in werking op 1 december 2004.

Brussel, 30 november 2004.

D. REYNDERS

SERVICE PUBLIC FEDERAL FINANCES

F. 2004 — 4690 [C — 2004/02151]

30 NOVEMBRE 2004. — Arrêté ministériel fixant la composition du Conseil de Direction de la Régie des Bâtiments

Le Vice-Premier Ministre et Ministre des Finances,

Vu l'arrêté royal du 8 janvier 1973 fixant le statut du personnel de certains organismes d'intérêt public, notamment les articles 3, 6 1^{er}, 1° et 16, § 1^{er}, 3^e alinea, modifié en dernier lieu par l'arrêté royal du 4 août 2004;

Vu l'avis du Conseil des Fonctionnaires généraux du 20 octobre 2004;

Vu l'avis motivé du Comité intermédiaire de concertation de la Régie des Bâtiments, donné le 9 novembre 2004;

Considérant qu'il est nécessaire de limiter la composition du Conseil de Direction aux chefs d'une division afin de garantir le bon fonctionnement de la Régie des Bâtiments,

Arrête :

Article 1^{er}. Le Conseil de Direction de la Régie des Bâtiments est composé du Directeur général des Bâtiments, qui préside le Conseil, et des fonctionnaires désignés en qualité de chef d'une division.

Art. 2. L'arrêté ministériel du 11 octobre 1990 fixant la composition du Conseil de Direction de la Régie des Bâtiments est abrogé.

Art. 3. Le présent arrêté entre en vigueur le 1^{er} décembre 2004.

Bruxelles, le 30 novembre 2004.

D. REYNDERS

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

N. 2004 — 4691 [C — 2004/14276]

9 DECEMBER 2004. — Koninklijk besluit houdende uitvoering van de hoofdstukken VIII en IX van het koninklijk besluit van 12 maart 2003 betreffende de voorwaarden voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur

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

Gelet op artikel 181 van de programmawet van 2 augustus 2002;

Gelet op het koninklijk besluit van 12 maart 2003 betreffende de voorwaarden voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur, inzonderheid op artikel 52 gewijzigd bij artikel 29 van het koninklijk besluit van 11 juni 2004, artikel 53, § 2, gewijzigd bij artikel 30 van het koninklijk besluit van 11 juni 2004, artikel 54 en artikel 61 vervangen door artikel 34 van het koninklijk besluit van 11 juni 2004;

Gelet op de dringende noodzakelijkheid;

Overwegende dat Richtlijn 2001/12/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 tot wijziging van Richtlijn 91/440/EEG van de Raad betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap, Richtlijn 2001/13/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 tot wijziging van Richtlijn 95/18/EG van de Raad betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen en 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 veiligheidscertificering uiterlijk tegen 15 maart 2003 omgezet moesten zijn;

SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

F. 2004 — 4691 [C — 2004/14276]

9 DECEMBRE 2004. — Arrêté royal portant exécution des chapitres VIII et IX de 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 l'article 181 de la loi programme du 2 août 2002;

Vu l'arrêté royal du 12 mars 2003 relatif aux conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, notamment l'article 52 modifié par l'article 29 de l'arrêté royal du 11 juin 2004, l'article 53, § 2, modifié par l'article 30 de l'arrêté royal du 11 juin 2004, l'article 54 et l'article 61 remplacé par l'article 34 de l'arrêté royal du 11 juin 2004;

Vu l'urgence;

Considérant que la directive 2001/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires, que la directive 2001/13/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires, que 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 devaient être transposées au plus tard pour le 15 mars 2003;

Overwegende dat men moet kunnen beschikken over duidelijke regels voor de toewijzing van de spoorweginfrastructuurcapaciteit teneinde zorg te dragen voor een billijke en niet-discriminerende behandeling onder spoorwegondernemingen;

Overwegende de noodzaak te beschikken over duidelijke regels om de algemene voorwaarden voor de vaststelling van de gebruiksvergoedingen voor de spoorweginfrastructuur vast te stellen, teneinde zorg te dragen voor een billijke en niet-discriminerende behandeling onder spoorwegondernemingen;

Gelet op het advies van de Inspecteur van Financiën, gegeven op 12 oktober 2004;

Gelet op de akkoordbevinding van de Minister van Begroting van 25 november 2004;

Gelet op het advies van de beheerder van de spoorweginfrastructuur;

Gelet op het advies van de Raad van State nr. 37.827/4, gegeven op 1 december 2004, met toepassing van artikel 84, § 1, 1^o lid, 2^o, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State;

Op de voordracht van Onze Minister van Mobiliteit en op het advies van Onze in Raad vergaderde Ministers,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

HOOFDSTUK I. — *Algemene bepaling*

Artikel 1. De bepalingen bedoeld in artikel 1 van het koninklijk besluit van 12 maart 2003 betreffende de voorwaarden voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur, gewijzigd bij artikel 1 van het koninklijk besluit van 11 juni 2004, zijn van toepassing op dit besluit.

HOOFDSTUK II. — *Beginselen voor de toewijzing van de spoorweginfrastructuurcapaciteit*

Afdeling 1. — Algemeen

Art. 2. § 1. Onverminderd, § 2 is de spoorweginfrastructuurcapaciteit beschikbaar voor alle types van diensten die de vereiste kenmerken hebben om ze te gebruiken.

§ 2. De beheerder van de spoorweginfrastructuur kan specifieke infrastructuurdelen aanwijzen die moeten worden gebruikt voor bepaalde types van spoordiensten wanneer passende vervangingstrategieën bestaan voor de andere diensttypes.

Deze aanwijzing vormt geen hinder voor het gebruik van deze infrastructuurdelen door andere types van diensten wanneer hiervoor voldoende capaciteit op deze infrastructuurdelen beschikbaar is.

Art. 3. De beheerder van de spoorweginfrastructuur kan een capaciteitsreserve aanhouden binnen de definitieve dienstregeling, met het oog op de toewijzing van de overeenkomstig hoofdstuk III, afdeling 3 en 4 gevraagde capaciteit.

In dit geval evalueert hij vooraf de noodzaak een dergelijke capaciteitsreserve aan te houden. Deze bepaling is ook van toepassing wanneer de spoorweginfrastructuur overbelast is.

Afdeling 2. — Aanvraag voor spoorweginfrastructuurcapaciteit

Art. 4. De capaciteitsaanvraag wordt ingediend bij de beheerder van de spoorweginfrastructuur :

- ofwel door de kandidaten bedoeld in de artikelen 13 en 14 van voornoemd koninklijk besluit van 12 maart 2003;

- ofwel door de instantie voor de toewijzing van infrastructuurcapaciteit van een andere lidstaat van de Europese Unie voor het in België gelegen traject.

Art. 5. § 1. Overeenkomstig de bepalingen van artikel 59 van voornoemd koninklijk besluit van 12 maart 2003 spant de beheerder van de spoorweginfrastructuur zich in om voor zover mogelijk rekening te houden met alle beperkingen waaraan de kandidaten onderhevig zijn, zoals de economische weerslag op hun activiteiten.

§ 2. Wanneer de beheerder van de spoorweginfrastructuur specifieke spoorweginfrastructuur heeft aangeduid zoals bepaald in artikel 2, § 2, geeft hij bij de capaciteitstoeiwijzing voorrang aan het betrokken type van dienst.

Considérant qu'il est impérieux de disposer de règles précises pour la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire afin d'assurer un traitement équitable et non discriminatoire entre entreprises ferroviaires;

Considérant la nécessité de disposer de règles précises pour déterminer les conditions générales de fixation des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, afin d'assurer un traitement équitable et non discriminatoire entre entreprises ferroviaires;

Vu l'avis de l'Inspecteur des Finances, donné le 12 octobre 2004;

Vu l'accord de notre Ministre du Budget, donné le 25 novembre 2004;

Vu l'avis du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire;

Vu l'avis du Conseil d'Etat n° 37.827/4, donné le 1^{er} décembre 2004, en application de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2^o, des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat;

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

Nous avons arrêté et arrêtons :

CHAPITRE Ier. — *Disposition générale*

Article 1^{er}. Les définitions visées à l'article 1^{er} de l'arrêté royal du 12 mars 2003 relatif aux conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, modifié par l'article 1^{er} de l'arrêté royal du 11 juin 2004, s'appliquent au présent arrêté.

CHAPITRE II. — *Principes de répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire*

Section 1^{er}. — Généralités

Art. 2. § 1^{er}. Sans préjudice du § 2, les capacités de l'infrastructure ferroviaire sont disponibles pour tous types de services conformes aux caractéristiques requises pour les emprunter.

§ 2. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire peut désigner des infrastructures spécifiques à utiliser pour des types déterminés de services de transport ferroviaire, lorsqu'il existe des itinéraires de substitution adéquats pour les autres types de service.

Cette désignation ne fait pas obstacle à l'utilisation de ces infrastructures par d'autres types de services dès lors que des capacités sont disponibles sur ces infrastructures.

Art. 3. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire peut maintenir une réserve de capacité dans l'horaire de service définitif, afin de permettre la répartition des capacités demandées conformément au chapitre III, sections 3 et 4.

Dans ce cas, il procède au préalable à une évaluation de la nécessité à maintenir une telle réserve de capacité. Cette disposition s'applique également dans les cas où l'infrastructure ferroviaire est saturée.

Section 2. — Demande de capacité de l'infrastructure ferroviaire

Art. 4. La demande de capacité est introduite auprès du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire :

- soit par les candidats visés aux articles 13 et 14 de l'arrêté royal du 12 mars 2003 précité;

- soit par l'organisme de répartition des capacités d'infrastructure d'un autre Etat membre de l'Union européenne pour le trajet situé en Belgique.

Art. 5. § 1^{er}. Conformément aux dispositions de l'article 59 de l'arrêté royal du 12 mars 2003 précité, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire s'efforce, dans la mesure du possible, de tenir compte de toutes les contraintes auxquelles les candidats doivent faire face, telles que l'incidence économique sur leurs activités.

§ 2. Lorsque le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire a désigné des infrastructures ferroviaires spécifiques comme prévu à l'article 2, § 2, il accorde la priorité au type de service concerné lors de la répartition des capacités.

Afdeling 3. — Overbelasting van de spoorweg-infrastructuur

Art. 6. § 1. Wanneer de spoorweginfrastructuur overbelast is verklaard, wijst de beheerder van de spoorweginfrastructuur de capaciteit van de overbelast verklaarde spoorweginfrastructuur toe zonder afbreuk te doen aan de gereserveerde capaciteit voor het geplande onderhoud van het net rekening houdend met de volgende prioriteiten, onder voorbehoud van de toepassing van artikel 5, § 2 :

Op de hogesnelheidslijnen :

1. de hogesnelheidstreinen;
2. de snelle reizigerstreinen;
3. de andere treinen.

Op de lijnen bestemd voor goederenvervoer :

1. de snelle goederentreinen;
2. de trage goederentreinen;
3. de reizigerstreinen;
4. de andere treinen.

Op de lijnen bestemd voor reizigersvervoer :

1. de hogesnelheidstreinen voor het aandoen van binnenlandse bestemmingen en de snelle treinen van de gewone dienst die het binnenlands vervoer verzekeren;

2. de andere hogesnelheidstreinen en de andere snelle reizigerstreinen;
3. de trage reizigerstreinen;
4. de goederentreinen;
5. de andere treinen.

Op de gemengde lijnen :

1. de hogesnelheidstreinen voor het aandoen van binnenlandse bestemmingen en de snelle treinen van de gewone dienst die het binnenlands vervoer verzekeren;

2. de andere hogesnelheidstreinen en de andere snelle reizigerstreinen;
3. de trage reizigerstreinen en de snelle goederentreinen;
4. de trage goederentreinen;
5. de andere treinen.

In de zin van dit artikel, verstaat men hieronder :

- hogesnelheidstrein, trein ontworpen voor hoge snelheden, vaak rijdend in eigen bedding, en bestaande uit specifiek zelfaangedreven materieel;

- snelle reizigerstrein, trein die kan rijden tegen de door de seinrichting toegelaten snelheid en die op de lijn een beperkt aantal haltes heeft;

- trage reizigerstreinen, andere trein dan snelle reizigerstrein;

- snelle goederentrein, goederentrein die kan rijden tegen een snelheid van meer dan of gelijk aan 100 km/h;

- trage goederentrein, andere trein dan snelle goederentrein;

- andere treinen, dienst- of werktreinen.

§ 2. Wanneer de toepassing van de voorrangscriteria niet mogelijk is om een capaciteit eerder aan een kandidaat dan aan een andere toe te wijzen, wijst de beheerder van de spoorweginfrastructuur de capaciteit aan de kandidaat waarvan de vraag naar de capaciteit het meest efficiënt gebruik van de spoorweginfrastructuur verzekert.

In het geval dat de toepassing van dit criteria de mogelijkheid niet biedt om een capaciteit eerder aan een kandidaat dan aan een andere toe te wijzen, wordt de capaciteit toegewezen aan de meest biedende kandidaat. Met het oog hierop, organiseert de beheerder van de spoorweginfrastructuur een offerteaanvraag.

Section 3. — Saturation de l'infrastructure ferroviaire

Art. 6. § 1^{er}. Sous réserve de l'application de l'article 5, § 2, lorsque l'infrastructure ferroviaire a été déclarée saturée et sans porter atteinte aux capacités réservées pour l'entretien programmé du réseau, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire répartit les capacités de l'infrastructure ferroviaire déclarée infrastructure ferroviaire saturée en tenant compte des priorités suivantes :

Sur les lignes à grande vitesse :

1. les trains à grande vitesse;
2. les trains rapides de voyageurs;
3. les autres trains.

Sur les lignes spécialisées pour le transport de marchandises :

1. les trains de marchandises rapides;
2. les trains de marchandises lents;
3. les trains de voyageurs;
4. les autres trains.

Sur les lignes spécialisées pour le transport de voyageurs :

1. les trains à grande vitesse pour la desserte intérieure et les trains rapides du service ordinaire assurant le transport intérieur de voyageurs;

2. les autres trains à grande vitesse et les autres trains rapides de voyageurs;
3. les trains de voyageurs lents;
4. les trains de marchandises;
5. les autres trains.

Sur les lignes mixtes :

1. les trains à grande vitesse pour la desserte intérieure et les trains rapides du service ordinaire assurant le transport intérieur de voyageurs;

2. les autres trains à grande vitesse et les autres trains rapides de voyageurs;
3. les trains de voyageurs lents et les trains rapides de marchandises;
4. les trains de marchandises lents;
5. les autres trains.

Au sens du présent article, on entend par :

- train à grande vitesse, tout train conçu pour la grande vitesse, circulant souvent en site propre, et assuré par du matériel automoteur spécifique;

- train rapide de voyageurs, tout train apte à circuler à la vitesse autorisée par la signalisation et qui effectue un nombre limité d'arrêts sur la ligne;

- train lent de voyageurs, tout train de voyageurs autre que rapide;

- train rapide de marchandises, tout train de marchandises apte à circuler à une vitesse égale ou supérieure à 100 km/h;

- train lent de marchandises, tout train de marchandises autre que rapide;

- autres trains, tous trains de service ou de travaux.

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

Dans l'hypothèse où l'application de ce critère ne permet pas d'attribuer une capacité à un candidat plutôt qu'à un autre, la capacité est attribuée au candidat le plus offrant. À cet effet, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire organise un appel d'offres.

*Afdeling 4. — Overdracht en afzegging
van de spoorweginfrastructuurcapaciteit*

Art. 7. § 1. Wanneer de beheerder van de spoorweginfrastructuur een capaciteitsoverdracht vaststelt, brengt hij daarvan onmiddellijk het toezichthoudende orgaan op de hoogte.

§ 2. Na de beheerder van de spoorweginfrastructuur, de houder van de overgedragen capaciteit en degene aan wie hij ze heeft overgedragen te hebben gehoord, beslist het toezichthoudende orgaan over de intrekking van de overgedragen capaciteit en over de uitsluiting van de latere capaciteitstoeiwijzing gedurende de ganse periode van de betreffende lopende dienstregeling.

§ 3. De overgedragen capaciteit wordt beschouwd als nieuwe beschikbare capaciteit.

De beheerder van de spoorweginfrastructuur informeert de andere geïnteresseerde kandidaten.

Art. 8. § 1. Overeenkomstig artikel 28 kan de houder van spoorweginfrastructuurcapaciteit afzien van het gebruik van de volledige of een gedeelte van de toegewezen capaciteiten.

§ 2. De capaciteit waarvan wordt afgezien, wordt beschouwd als capaciteit die opnieuw beschikbaar wordt.

De beheerder van de spoorweginfrastructuur brengt de betrokken kandidaten hiervan op de hoogte.

*HOOFDSTUK III. — Procedures voor de toewijzing
van de spoorweginfrastructuurcapaciteit*

Afdeling 1. — Algemeen

Art. 9. De beheerder van de spoorweginfrastructuur stelt de dienstregeling op. Hij houdt rekening met de voorlopige internationale treinpaden vóór de planning van de capaciteitsaanvragen.

Art. 10. De beheerder van de spoorweginfrastructuur onderzoekt de ontvankelijkheid van de capaciteitsaanvragen.

Wanneer niet aan een capaciteitsaanvraag kan worden voldaan, stelt de beheerder van de spoorweginfrastructuur voor zover mogelijk andere capaciteiten voor.

Afdeling 2. — In de volgende dienstregeling te plannen aanvragen voor spoorweginfrastructuurcapaciteit, ingediend vóór de uiterste datum voor het indienen van capaciteitsaanvragen

Art. 11. § 1. De kandidaat, al dan niet partij bij een kaderovereenkomst, dient zijn aanvragen voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur voor de volgende dienstregeling in, met inachtneming van de in de netverklaring aangegeven uiterste datum voor het indienen van capaciteitsaanvragen.

§ 2. Met inachtneming van de bepalingen van bijlage VI, punt 3 van voornoemd koninklijk besluit van 12 maart 2003 kunnen de kandidaat en de beheerder van de spoorweginfrastructuur in de kaderovereenkomst een datum overeenkomen voorafgaand aan die waarnaar in § 1 wordt verwezen.

Art. 12. De beheerder van de spoorweginfrastructuur verwerkt alle aanvragen voor spoorweginfrastructuurcapaciteit die worden ingediend overeenkomstig de bepalingen van artikel 11 met het oog op hun planning in de volgende dienstregeling.

Hij neemt daartoe deel aan de vergaderingen die op internationaal niveau worden belegd teneinde het eens te worden over de aanleg van internationale treinpaden en over de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit voor spoordiensten die meer dan één net gebruiken.

*Section 4. — Transfert et renonciation des capacités
de l'infrastructure ferroviaire*

Art. 7. § 1^{er}. Lorsque le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire constate un transfert de capacités, il en informe immédiatement l'organe de contrôle.

§ 2. L'organe de contrôle, après avoir entendu le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, le détenteur des capacités transférées et celui à qui il les a transférées, statue sur le retrait des capacités transférées et sur l'exclusion de l'attribution ultérieure de capacités pendant toute la période de l'horaire de service concernée.

§ 3. La capacité transférée est considérée comme capacité à nouveau disponible.

Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire en informe les autres candidats intéressés.

Art. 8. § 1^{er}. Conformément à l'article 28, tout détenteur de capacité de l'infrastructure ferroviaire peut renoncer à l'utilisation de tout ou partie des capacités attribuées.

§ 2. La capacité sur laquelle porte la renonciation est considérée comme capacité à nouveau disponible.

Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire en informe les candidats intéressés.

*CHAPITRE III. — Procédures de répartition des capacités
de l'infrastructure ferroviaire*

Section 1^{re}. — Généralités

Art. 9. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire élabore l'horaire de service. Il tient compte des sillons internationaux provisoires avant la programmation des demandes de capacité.

Art. 10. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire examine la recevabilité des demandes de capacité.

Lorsqu'une demande de capacité ne peut être satisfaite, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire propose, dans la mesure du possible, d'autres capacités.

Section 2. — Demandes de capacité de l'infrastructure ferroviaire à programmer dans le prochain horaire de service, introduites avant la date limite d'introduction des demandes de capacité

Art. 11. § 1^{er}. Le candidat, partie ou non à un accord-cadre, introduit ses demandes d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire pour le prochain horaire de service, dans le respect de la date limite d'introduction des demandes de capacité indiquée au document de référence du réseau.

§ 2. Dans le respect des dispositions de l'annexe VI, point 3 de l'arrêté royal du 12 mars 2003 précité, le candidat et le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire peuvent convenir dans l'accord-cadre d'une date antérieure à celle à laquelle il est fait référence au § 1^{er}.

Art. 12. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire traite toutes les demandes de capacités de l'infrastructure ferroviaire introduites conformément aux dispositions de l'article 11 en vue de leur programmation dans le prochain horaire de service.

À cet effet, il participe aux réunions organisées au niveau international en vue de convenir de la création de sillons internationaux et de la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire pour les services ferroviaires empruntant plusieurs réseaux.

Art. 13. Overeenkomstig de bepalingen van artikel 58, § 1, 2^e lid, van voornoemd koninklijk besluit van 12 maart 2003 raadpleegt de beheerder van de spoorweginfrastructuur de potentiële kandidaten die, binnen de termijnen en volgens de modaliteiten aangegeven in de netverklaring, het voornemen hebben geuit een aanvraag voor spoorweginfrastructuurcapaciteit in te dienen.

Art. 14. § 1. In het kader van de coördinatie van de aanvragen die de beheerder van de spoorweginfrastructuur overeenkomstig de bepalingen van artikel 60, § 1 van voornoemd koninklijk besluit van 12 maart 2003 uitwerkt :

- kan hij binnen redelijke grenzen andere capaciteiten voorstellen dan de gevraagde;

- tracht hij eventuele conflicten op te lossen via overleg met de betrokken kandidaten.

Afdeling 3. — In de volgende dienstregeling te plannen aanvragen voor spoorweginfrastructuurcapaciteit, ingediend ná de uiterste datum voor het indienen van capaciteitsaanvragen

Art. 15. § 1. De beheerder van de spoorweginfrastructuur verwerkt de capaciteitsaanvraag ingediend door een kandidaat met het oog op haar planning in de volgende dienstregeling, door eventueel capaciteiten te gebruiken die hij zou hebben gereserveerd overeenkomstig de bepalingen van artikel 3.

§ 2. Indien de aanvraag van de kandidaat concurreert met vóór de uiterste datum voor het indienen van capaciteitsaanvragen ingediende aanvragen of met reeds toegewezen capaciteiten voor de volgende dienstregeling en de beheerder van de spoorweginfrastructuur hem geen andere spoorweginfrastructuurcapaciteiten kan voorstellen, brengt hij hem op de hoogte dat het onmogelijk is om aan zijn vraag te voldoen.

Afdeling 4. — In de lopende dienstregeling te plannen capaciteitsaanvragen

Art. 16. De beheerder van de spoorweginfrastructuur verwerkt de aanvraag binnen de nog beschikbare capaciteiten van de dienstregeling, door eventueel capaciteiten te gebruiken die hij zou hebben gereserveerd overeenkomstig artikel 3.

Art. 17. Wanneer de capaciteit beschikbaar is, deelt de beheerder van de spoorweginfrastructuur zo snel mogelijk zijn instemming mee aan de kandidaat.

De volgens deze procedure toegewezen capaciteiten kunnen slechts tot het einde van de lopende dienstregelingsperiode worden toegewezen.

Art. 18. Wanneer de gevraagde capaciteit niet in de dienstregeling kan worden ingeschreven, brengt de beheerder van de spoorweginfrastructuur de kandidaat daarvan zo snel mogelijk op de hoogte.

HOOFDSTUK IV. — *Berekening en betalings-modaliteiten van de gebruiksrechten voor de spoorweginfrastructuur*

Art. 19. Het gebruiksrecht voor de spoorweginfrastructuur is de tegenprestatie voor de toegang via het spoornet tot de voorzieningen en de volgende minimumdiensten :

- het toegangsrecht tot de lijnen, stations, rangeer-, vormings- en wijksporen met inachtneming van de geldende veiligheidsreglementering;

- het normale gebruik en de daaruit voortvloeiende slijtage van de sporen, de spoortoestellen, de bovenleidingen, de seininrichtingen en de telecommunicatie-installaties;

- de tussenkomst van dispatchers, lijnregelaars, seingevers en ander spoorwegpersoneel om het treinverkeer te verzekeren;

- de mededeling aan spoorwegondernemingen van gegevens over treinbewegingen, voorvallen en ongevallen, alsook alle overige gegevens die nodig zijn om de dienst waarvoor capaciteit is aangevraagd, tot stand te brengen of te exploiteren.

Art. 13. Conformément aux dispositions de l'article 58, § 1^{er}, 2^eme alinéa de l'arrêté royal du 12 mars 2003 précité, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire consulte les candidats potentiels qui, dans les délais et suivant les modalités indiquées au document de référence du réseau, ont exprimé l'intention d'introduire une demande de capacité de l'infrastructure ferroviaire.

Art. 14. § 1^{er}. Dans le cadre de la coordination des demandes que le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire met en oeuvre conformément aux dispositions de l'article 60, § 1^{er}, de l'arrêté royal du 12 mars 2003 précité :

- il peut, dans des limites raisonnables, proposer des capacités différentes de celles qui ont été demandées;

- il s'efforce, en consultant les candidats concernés, de résoudre les conflits éventuels.

Section 3. — Demandes de capacité de l'infrastructure ferroviaire à programmer dans le prochain horaire de service, introduites au-delà de la date limite d'introduction des demandes de capacité

Art. 15. § 1^{er}. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire traite la demande de capacité introduite par un candidat en vue de sa programmation dans le prochain horaire de service, en utilisant éventuellement des capacités qu'il aurait réservées conformément aux dispositions de l'article 3.

§ 2. Lorsque la demande du candidat est en concurrence avec des demandes introduites avant la date limite d'introduction des demandes de capacité ou avec des capacités déjà attribuées pour le prochain horaire de service, et si le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ne peut lui proposer des capacités de l'infrastructure ferroviaire différentes, il l'informe de l'impossibilité de satisfaire sa demande.

Section 4. — Demandes de capacité à programmer dans l'horaire de service en cours

Art. 16. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire traite la demande en fonction des capacités encore disponibles de l'horaire de service, en utilisant éventuellement des capacités qu'il aurait réservées conformément à l'article 3.

Art. 17. Lorsque la capacité est disponible, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire notifie son accord au candidat le plus rapidement possible.

Les capacités attribuées suivant cette procédure ne peuvent l'être que jusqu'à la fin de la période de l'horaire en cours.

Art. 18. Lorsque l'horaire de service ne permet pas d'inscrire la capacité sollicitée, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire en informe le candidat le plus rapidement possible.

CHAPITRE IV. — *Du calcul et des modalités de paiement des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire*

Art. 19. La redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire représente la contrepartie de l'accès par le réseau aux infrastructures de service et des prestations minimales suivantes :

- le droit d'accès aux lignes, aux gares et aux voies de triage, de formation et de garage, dans le respect de la réglementation de sécurité en vigueur;

- l'usage normal et l'usure consécutive à cet usage, des voies, des appareils de voies, des caténaires, des installations de signalisation et de télécommunication;

- l'intervention des dispatchers, des régulateurs de lignes, des signaleurs et d'autres agents pour assurer la circulation des trains;

- la transmission aux entreprises ferroviaires d'informations concernant la circulation des trains, les incidents et accidents ainsi que toute autre information nécessaire à la mise en oeuvre ou à l'exploitation du service pour lequel les capacités ont été accordées.

Art. 20. Bij de berekening van het gebruiksrecht wordt rekening gehouden met de volgende elementen :

- de toegang tot en het gebruik van de spoorlijn of een lijnsectie;
- de toegang tot en het gebruik van de stationssporen;
- de toegang tot en het gebruik van de rangeer-, vormings- en wijksporen.

Daarbovenop komen de kosten voor de administratieve verwerking van de aanvraag.

Art. 21. Wat het gebruik van een lijn of een lijnsectie betreft worden in aanmerking genomen :

- de eenheidsprijs per trein.km;
- de lengte van de lijnsectie;
- het commerciële en operationele belang van de lijn, met name rekening houdend met de uitrusting ervan.

Deze elementen variëren al naargelang de vraag van de spoorweg-ondernemingen en weerspiegelen :

- de verkeersprioriteit in functie van de door de spoorweginfrastructuurbeheerder geboden servicekwaliteit en, in het bijzonder, van het aan de trein toegekende voorrangsniveau ten opzichte van ander verkeer in geval van verkeersstoringen;
- de tijdsperiode, de dag en de richting van de beweging, afhankelijk van het uur en de dag waar het treinpad is gelegen op de lijn, met als doel het gebruiksrecht aan te passen aan de tijdelijke schommelingen van de vraag;
- de afwijking tussen de rittijd op het treinpad door het betrokken spoorwagematerieel en de standaardrittijd op het treinpad;
- de toegelaten massa op het betrokken treinpad;
- de milieu-effecten.

Art. 22. Wat de toegang tot de stationssporen betreft worden de volgende, aan de installatie gebonden elementen in aanmerking genomen :

- de eenheidsprijs per treintype;
- Het operationele belang van de installatie, met name rekening houdend met zijn uitrusting.

Deze elementen variëren al naargelang de vraag van de spoorweg-ondernemingen en weerspiegelen :

- de aard van het gebruik van de installatie (vertrekkende trein, aankomende trein, trein met commerciële stilstand of met verplichte dienststilstand);
- de bezettingsduur bovenop de aan de aard van het gebruik van de installatie gebonden forfaitaire tijd aangegeven in de netverklaring.

Art. 23. Wat het gebruik van de rangeer-, vormings- en wijksporen betreft worden de volgende, aan het spoortype gebonden elementen in aanmerking genomen :

- de eenheidsprijs per meter en tijdseenheid;
- de lengte van de ter beschikking gestelde sporen;
- het operationele belang van de spoorbundel;
- de technische uitrusting van de spoorbundel;
- de diensten van de spoorweginfrastructuurbeheerder nodig om de spoor- en seintoestellen te bedienen.

Deze elementen variëren al naargelang de vraag van de spoorweg-ondernemingen en weerspiegelen :

- het aantal ter beschikking gestelde sporen;
- de bezettingsduur van de ter beschikking gestelde sporen;

Art. 24. De administratieve kosten bestaan uit :

- een basisprijs;
- een coëfficiënt gebonden aan de aard van de administratieve verrichting betreffende een aanvraag om infrastructuurcapaciteit.

Art. 20. Le calcul de la redevance tient compte des éléments suivants :

- l'accès à la ligne ferroviaire ou à une section de ligne et son utilisation;
- l'accès aux voies des gares et leur utilisation;
- l'accès aux voies de triage, de formation et de garage, ainsi que leur utilisation.

A ce calcul s'ajoutent les coûts relatifs au traitement administratif de la demande.

Art. 21. En ce qui concerne l'utilisation d'une ligne ou d'une section de ligne, sont pris en considération :

- le prix unitaire par train.km;
- la longueur de la section de ligne;
- l'importance commerciale et opérationnelle de la ligne, tenant compte notamment de son équipement.

Ces éléments varient en fonction de la demande des entreprises ferroviaires, pour refléter :

- la priorité de circulation, fonction de la qualité du service offert par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et, en particulier, du niveau de priorité attribué au train par rapport aux circulations en cas de perturbations dans le trafic;
- la plage horaire, jour et sens de la circulation dépendant de l'heure et du jour où se situe le sillon sur la ligne, ayant pour but d'adapter la redevance aux variations temporelles de la demande;
- l'écart entre le temps de parcours du sillon par le matériel ferroviaire concerné et le temps de parcours standard du sillon;
- la masse autorisée sur le parcours pour le sillon concerné;
- l'incidence environnementale.

Art. 22. En ce qui concerne l'accès aux voies des gares, les éléments suivants, associés à l'installation, sont pris en considération :

- le prix unitaire par type de train;
- l'importance opérationnelle de l'installation, tenant compte notamment de son équipement.

Ces éléments varient en fonction de la demande des entreprises ferroviaires pour refléter :

- la nature de l'utilisation de l'installation (train au départ, train à l'arrivée, train marquant un arrêt commercial ou de service obligatoire);
- la durée d'occupation au-delà du temps forfaitaire précisé dans le document de référence du réseau associé à la nature de l'utilisation de l'installation.

Art. 23. En ce qui concerne l'utilisation des voies de triage, de formation et de garage, les éléments suivants, associés au type de voies, sont pris en considération :

- le prix unitaire par mètre et unité de temps;
- la longueur des voies mises à disposition;
- l'importance opérationnelle du faisceau ferroviaire;
- l'équipement technique du faisceau ferroviaire;
- les prestations du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire nécessaires à la commande et à la manœuvre des appareils de voie et de signalisation.

Ces éléments varient en fonction de la demande des entreprises ferroviaires pour refléter :

- le nombre de voies mises à disposition;
- la durée d'occupation des voies mises à disposition.

Art. 24. Les coûts administratifs sont composés :

- d'un prix de base;
- d'un coefficient associé à la nature de l'opération administrative relative à une demande de capacité d'infrastructure.

Art. 25. De basiseenheidsprijzen worden geïndexeerd volgens een in de beheersovereenkomst tussen de Staat en de spoorweginfrastructuurbeheerder toegelichte methode.

Art. 26. Onverminderd de methode van jaarlijkse indexering van de eenheidsprijzen worden de wijzigingen van de berekeningsregels, van de waarde van de coëfficiënten en van de eenheidsprijzen uiterlijk vier maanden vóór de in artikel 11 bedoelde uiterste datum voor het indienen van capaciteitsaanvragen vastgesteld. Deze wijzigingen, die een bijwerking van de netverklaring met zich meebrengen, zijn pas van toepassing bij de inwerkingtreding van de dienstregeling die volgt op die tijdens welke ze zijn vastgesteld.

Art. 27. De beheersovereenkomst tussen de Staat en de spoorweginfrastructuurbeheerder omschrijft met name de vereiste voorwaarden opdat onder normale bedrijfsomstandigheden en over een redelijke termijn de rekeningen van de spoorweginfrastructuurbeheerder ten minste een evenwicht vertonen tussen de ontvangen gebruiksrechten voor de spoorweginfrastructuur verminderd met het deel van die gebruiksrechten dat bestemd is om het Fonds voor spoorweginfrastructuur te vergoeden voor de terbeschikkingstelling van de spoorweginfrastructuur, en de staatsfinanciering enerzijds, en de infrastructuuruitgaven anderzijds.

Art. 28. § 1. Bij afzegging van een gevraagde capaciteit meer dan zes maanden voor de voorziene rijdag is er geen heffing te betalen.

§ 2. Bij afzegging van een gevraagde capaciteit tussen zes maanden en minstens één maand vóór de voorziene rijdag van de trein, is 15 % van de voorziene heffing te betalen.

§ 3. Bij afzegging van een gevraagde capaciteit vanaf één maand vóór de voorziene rijdag tot de derde dag vóór de rijdag van de trein, is 30 % van de voorziene heffing te betalen.

§ 4. Bij afzegging van een gevraagde capaciteit minder dan drie dagen vóór de rijdag van de trein, is de volledige heffing te betalen.

Art. 29. Het gebruiksrecht voor de spoorweginfrastructuur wordt gestort aan de spoorweginfrastructuurbeheerder en is betaalbaar per gebruiksmaand.

Art. 30. De spoorweginfrastructuurbeheerder mag verwijlinteressen aanrekenen volgens de geldende wettelijke rentevoet op de gefactuurde bedragen die niet binnen de termijnen werden betaald. De invorderings- en inningskosten zijn ten laste van de spoorwegondernemingen.

Art. 31. De spoorweginfrastructuurbeheerder verstrekt het toezicht houdende orgaan alle nodige informatie over de kosten voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur.

HOOFDSTUK V. — Slot- en opheffingsbepalingen

Art. 32. Dit besluit heft hoofdstuk III van het koninklijk besluit van 11 december 1998 betreffende de vergunning van spoorwegonderneming en het gebruik van de spoorweginfrastructuur en het ministerieel besluit van 23 maart 1999 tot vaststelling van de modaliteiten voor de toewijzing van de spoorweginfrastructuurcapaciteit op.

Art. 33. Dit besluit treedt in werking de dag waarop het in het *Belgisch Staatsblad* wordt bekendgemaakt.

Art. 34. Onze Minister van Mobiliteit is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 9 december 2004.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Mobiliteit,
R. LANDUYT

Art. 25. Les prix unitaires de base sont indexés selon une méthode précisée dans le contrat de gestion conclu entre l'Etat et le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.

Art. 26. Sans préjudice de la méthode d'indexation annuelle des prix unitaires, les modifications des règles de calcul, de la valeur des coefficients et des prix unitaires sont adoptées au plus tard quatre mois avant la date limite d'introduction des demandes de capacité, visée à l'article 11. Ces modifications, qui entraînent une mise à jour du document de référence du réseau, ne sont applicables que lors de l'entrée en vigueur de l'horaire de service qui suit celui au cours duquel elles ont été adoptées.

Art. 27. Le contrat de gestion conclu entre l'Etat et le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire définit notamment les conditions appropriées pour que les comptes du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, dans des conditions normales d'activité et par rapport à une période raisonnable, présentent au moins un équilibre entre, d'une part, les recettes tirées des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire diminuées de la partie de ces redevances destinée à rémunérer le Fonds de l'infrastructure ferroviaire pour la mise à disposition de l'infrastructure ferroviaire, et le financement versé par l'Etat et, d'autre part, les dépenses d'infrastructures.

Art. 28. § 1^{er}. En cas de renonciation à la capacité demandée plus de six mois avant le jour de son utilisation, aucune redevance d'utilisation n'est due.

§ 2. En cas de renonciation à la capacité demandée entre six mois et au moins un mois avant le jour de son utilisation, 15 % de la redevance prévue sont dus.

§ 3. En cas de renonciation à la capacité demandée moins d'un mois et, au plus tard, le troisième jour avant le jour de son utilisation, 30 % de la redevance prévue sont dus.

§ 4. En cas de renonciation à la capacité demandée moins de trois jours avant son utilisation, la redevance prévue est entièrement due.

Art. 29. La redevance de l'infrastructure ferroviaire est versée au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et est payable par mois d'utilisation.

Art. 30. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire peut appliquer aux montants facturés non payés dans les délais, un intérêt de retard fixé au taux des intérêts judiciaires en vigueur. Les frais d'encaissement et de recouvrement sont à charge des entreprises ferroviaires.

Art. 31. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire fournit à l'organe de contrôle toute information nécessaire sur les coûts d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire.

CHAPITRE V. — Dispositions finales et abrogatoires

Art. 32. Le présent arrêté abroge le chapitre III de l'arrêté royal du 11 décembre 1998 relatif à la licence d'entreprise ferroviaire et à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et l'arrêté ministériel du 23 mars 1999 fixant les modalités d'attribution des capacités d'infrastructure ferroviaire.

Art. 33. Le présent arrêté entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*.

Art. 34. Notre Ministre de la Mobilité est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 9 décembre 2004.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre de la Mobilité,
R. LANDUYT