

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

### SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

F. 2009 — 2019

[C — 2009/14142]

**19 MAI 2009.** — Arrêté royal modifiant la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire

#### RAPPORT AU ROI

Sire,

Ce projet d'arrêté royal vise la transposition de la Directive 2007/58/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 modifiant la Directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires et la Directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire.

Les dispositions du projet sont prises en exécution de la loi du 18 février 1969 relative aux mesures d'exécution des traités et actes internationaux en matière de transport par mer, par route, par chemin de fer ou par voie navigable.

L'article 1<sup>er</sup>, paragraphe premier, de cette loi autorise le Roi à prendre, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, toute mesure nécessaire pour assurer l'exécution des obligations résultant des traités internationaux et des actes internationaux pris en vertu de ceux-ci, ces mesures pouvant comprendre l'abrogation ou la modification de dispositions légales.

Les dispositions ne vont pas au-delà de ce qui est strictement requis par la directive.

#### Commentaire des articles

##### Article 1<sup>er</sup>

L'article 3.1, alinéa 2 de la directive impose de se référer à la directive dans l'instrument de transposition. Cette directive modifiant les Directives 91/440/CEE et 2001/14/CE, la référence doit porter sur ces directives comme modifiées par la nouvelle directive. Ce résultat est obtenu en remplaçant l'article 2 de la loi, qui déjà se réfère à ces directives, par un nouvel article 2 qui se réfère à ces directives telles qu'elles ont été modifiées par la nouvelle directive.

##### Article 2

- 1° L'article 5, 4° de la loi contient la définition de « regroupement international ». Cette définition doit être supprimée car la directive vise à faire disparaître les regroupements internationaux de la réglementation. Cette notion devient superflue en vue de la finalité principale de la directive, qui est d'admettre les entreprises ferroviaires comme telles au transport international des voyageurs.
  - 2° Les mêmes raisons expliquent que la définition de « candidat » soit remplacée par une définition qui ne mentionne plus les regroupements.
  - 3° L'article 5, qui définit une série de notions utilisées dans la loi, doit être complété par la définition de « service de transport international de voyageurs », une notion clé de la directive, celle-ci visant principalement la libéralisation de ce même service de transport. L'insertion de cette définition spécifique rend nécessaire de remplacer la définition générale existante de « service de transport international » par la définition spécifique complémentaire de « service de transport international de marchandises ».
- A l'occasion de cet ajustement, il a été pris soin d'utiliser les termes « wagons » et « voitures » de façon adéquate.
- 4° Cette disposition insère dans la loi la définition spécifique de « service de transport international de voyageurs ».

### FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

N. 2009 — 2019

[C — 2009/14142]

**19 MEI 2009.** — Koninklijk besluit tot wijziging van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur

#### VERSLAG AAN DE KONING

Sire,

Dit ontwerp van koninklijk besluit beoogt de omzetting van Richtlijn 2007/58/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 tot wijziging van Richtlijn 91/440/EEG van de Raad betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap, en van 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.

De bepalingen van het ontwerp worden aangenomen ter uitvoering van de wet van 18 februari 1969 betreffende de maatregelen ter uitvoering van de internationale verdragen en akten inzake vervoer over zee, over de weg, de spoorweg of de waterweg.

Artikel 1, eerste lid 1, van die wet machtigt de Koning om, bij in Ministerraad overlegd besluit, alle vereiste maatregelen te treffen ter uitvoering van de verplichtingen die voortvloeien uit de internationale verdragen en uit de krachtens deze genomen internationale akten, welke maatregelen de opheffing en de wijziging van wetsbepalingen kunnen inhouden.

De bepalingen die op grond van deze machtiging worden aangenomen, gaan niet verder dan wat strikt door de richtlijn wordt vereist.

#### Commentaar bij de artikelen

##### Artikel 1

Artikel 3.1, tweede lid van de richtlijn legt de verplichting op, in het omzettinginstrument te verwijzen naar de richtlijn. Vermits die richtlijn de Richtlijnen 91/440/EEG en 2001/14/EG wijzigt, dient meer bepaald te worden verwezen naar die richtlijnen, zoals ze door de nieuwe richtlijn worden gewijzigd. Dat resultaat wordt bereikt door artikel 2 van de wet, dat reeds verwijst naar die richtlijnen, te vervangen door een nieuw artikel 2, dat naar die richtlijnen verwijst, zoals ze werden gewijzigd door de nieuwe richtlijn.

##### Artikel 2

- 1° Artikel 5, 4° van de wet bevat de definitie van « internationaal samenwerkingsverband ». Deze definitie moet worden geschrapt omdat de richtlijn beoogt, de internationale samenwerkingsverbanden uit de regelgeving te verwijderen. Deze notie wordt overbodig gezien de hoofddoelstelling van de richtlijn om spoorwegondernemingen op zich tot het internationaal vervoer van reizigers toe te laten.
  - 2° Om dezelfde reden wordt de definitie van « kandidaat » vervangen door een definitie waaruit de samenwerkingsverbanden zijn verwijderd.
  - 3° Artikel 5, dat een reeks in de wet gehanteerde noties definieert, moet worden aangevuld met de definitie van « internationale passagiersvervoersdienst », een kernbegrip van de richtlijn die immers als belangrijkste oogmerk heeft, de markt van precies die vervoerdienst vrij te maken. De invoering van deze specifieke definitie maakt het nodig, de bestaande algemene definitie van « internationale vervoerdienst » te vervangen door een complementaire specifieke definitie van « internationale goederenvervoerdiensten ».
- Ter gelegenheid van deze bijstelling werd ook gezorgd voor een adequaat gebruik van de termen « wagons » en « rijtuigen ».
- 4° Deze bepaling voegt de bedoelde specifieke definitie van « internationale passagiersvervoersdienst » in de wet in.

## Article 3

- 1° Les regroupements internationaux étant voués à disparaître de la législation, ils doivent de ce fait être éliminés en tant qu'entreprises ayant droit d'accès à l'infrastructure ferroviaire.
- 2° En vue de la réalisation de l'objet principal de la directive, la libéralisation du marché du transport international de voyageurs, il s'impose de donner explicitement accès au réseau belge aux entreprises ferroviaires qui effectuent un tel transport.

## Article 4

L'article 7 de la loi, qui règle le droit de transit des regroupements internationaux, doit être abrogé pour la raison déjà indiquée, que ces regroupements sont voués à disparaître de la législation.

## Article 5

Quant à l'accès qui est accordé par l'article 3, il doit être précisé que le transport international de voyageurs pour lequel est accordé cet accès, implique le droit au cabotage.

## Articles 6 et 7

Ces articles visent à remplacer le régime actuel des accords-cadre par le nouveau régime dicté par la directive.

Il a été donné suite à la remarque du Conseil d'Etat concernant le texte français de l'article 6.

## Article 8

Cet article insère dans la loi une procédure de demande de capacités d'infrastructure pour le transport international de voyageurs.

## Article 9

Afin d'assurer l'indépendance de l'organe de contrôle visée à l'article 2.5 de la directive, la disposition de la loi habilitant le Roi à créer l'organe est dégagée de la modalité « au sein de l'administration ». Il appartiendra au Roi d'élaborer l'indépendance visée par la directive dans un arrêté d'exécution.

Quel que soit le statut administratif et le modèle juridique choisi, il importe, conformément au prescrit de l'article 2.5 de la directive à transposer, que cette indépendance soit de nature fonctionnelle à l'égard de toute autorité intervenant dans l'attribution d'un contrat de service public.

Cela signifie que l'indépendance fonctionnelle doit exister non seulement à l'égard de toute autorité ministérielle compétente pour attribuer un contrat de service public à une entreprise ferroviaire mais également à l'égard de toute autorité exerçant cette compétence au niveau administratif. C'est la raison pour laquelle il est mis fin à la disposition de la loi portant que l'organe de contrôle est désigné au sein de l'Administration.

## Article 10

Dans la définition du terme « service international de transport de voyageurs » est utilisé le critère selon lequel l'objet principal de ce service de transport est le transport de voyageurs entre gares situées dans des Etats membres différents.

Le caractère principal de cet objet peut donner lieu à des différends, ce qui rend nécessaire de prévoir un arbitre. Le rôle d'arbitre est attribué par la directive à « l'organe de contrôle », un organe qui était déjà prévu par l'article 61 de la loi et qui a été constitué par l'arrêté royal du 25 octobre 2004 sous la dénomination de « Service de Régulation du Transport ferroviaire ». La nouvelle tâche pour ce service est reprise dans la loi par une disposition complétant les compétences de l'organe de contrôle.

## Artikel 3

- 1° Vermits de samenwerkingsverbanden uit de regelgeving moeten verdwijnen, dienen ze ook te worden geschrapt als ondernemingen die toegang hebben tot de spoorweginfrastructuur.
- 2° Voor de realisatie van het hoofdoogmerk van de richtlijn, de vrijmaking van de markt van het internationaal passagiersvervoer, is het nodig, expliciet toegang te verlenen tot het Belgische spoorwegnet aan spoorwegondernemingen die zulk vervoer verrichten.

## Artikel 4

Artikel 7 van de wet, dat het doorvoerrecht van internationale samenwerkingsverbanden regelt, dient te worden opgeheven om de boven reeds aangehaalde redenen, dat deze verbanden uit de regelgeving moeten verdwijnen.

## Artikel 5

Wat betreft de toegang die door artikel 3 verleend wordt, dient te worden gepreciseerd dat het internationaal reizigersvervoer waarvoor de toegang verleend wordt, het recht op cabotage inhoudt.

## Artikel 6 en 7

Deze artikelen beogen de geldende regeling van de kaderovereenkomsten te vervangen door de nieuwe regeling die de richtlijn voorschrijft.

Aan de opmerking van de Raad van State met betrekking tot de Franse tekst van artikel 6 werd gevolg gegeven.

## Artikel 8

Dit artikel voegt in de wet een regeling in voor de aanvraag van infrastructuurcapaciteit voor internationaal passagiersvervoer.

## Artikel 9

Om de in artikel 2.5 van de richtlijn beoogde onafhankelijkheid van het toezichthoudende orgaan te verzekeren, wordt de bepaling die de Koning machtigt het orgaan in te stellen, ontdaan van de modaliteit « in de schoot van het bestuur ». Het zal de Koning toekomen, de door de richtlijn beoogde onafhankelijkheid vorm te geven in een uitvoeringsbesluit.

Welk administratief statuut en juridisch model ook gekozen wordt, van belang is dat, in overeenstemming met artikel 2.5 van de om te zetten richtlijn, de onafhankelijkheid van functionele aard is tegenover elke overheid die tussenkomt in de gunning van een openbare dienstcontract.

Dat betekent dat er niet alleen functionele onafhankelijkheid moet zijn tegenover elke overheid die bevoegd is om aan een spoorwegonderneming een openbare dienstcontract te gunnen op ministerieel niveau, maar ook tegenover elke overheid die die zelfde bevoegdheid uitoefent op administratief niveau. Precies om die reden wordt de wetsbepaling opgeheven, die ertoe strekt dat het controleorgaan moet worden aangewezen in de schoot van het Bestuur.

## Artikel 10

In de definitie van de term « internationale passagiersvervoersdienst » wordt als criterium gehanteerd, dat de vervoerdienst hoofdzakelijk bedoeld is om passagiers tussen stations in verschillende lidstaten te vervoeren.

De « hoofdzakelijkheid » van die bedoeling kan het voorwerp worden van betwisting, wat de noodzaak meebrengt om te voorzien in een scheidsrechter. De rol van scheidsrechter wordt door de richtlijn toebedeeld aan het « toezichthoudende orgaan », een instantie waarin artikel 61 van de wet reeds voorziet en die werd opgericht bij koninklijk besluit van 25 oktober 2004 onder de benaming « Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer ». De nieuwe opdracht voor die dienst wordt in de wet opgenomen met een bepaling die de bevoegdheden van het toezichthoudende orgaan aanvult.

Etant donné l'attribution d'un droit d'accès à l'infrastructure ferroviaire en transport international voyageurs avec droit de cabotage, la détermination de l'objet principal du transport envisagé revêt un caractère fondamental. En effet, le droit d'accès ne sera reconnu que pour autant que l'objet principal de la prestation soit un transport international. S'il s'agit d'un transport national « déguisé », l'accès sera illicite.

En conséquence, considérant l'importance fondamentale de cette fonction d'analyse de l'objet principal de la prestation de transport, il importe, conformément au prescrit de la Directive 2007/58/CE, qu'elle soit exercée par une instance présentant toutes les garanties d'indépendance nécessaires, en l'occurrence l'organe de contrôle déjà institué par la loi du 4 décembre 2006 susvisée et tel que réformé par le présent arrêté.

L'analyse de l'organe de contrôle devra être rigoureuse, motivée et reposer sur des critères objectifs. La méthodologie employée devra aussi se traduire par une certaine flexibilité dans le choix des critères d'analyse. En effet, l'analyse économique projetée présentera une spécificité technique propre à chaque cas et dépendra de conditions du marché susceptibles d'évolutions brusques et fréquentes.

Aussi est-il préférable de ne pas figer ces critères de manière exhaustive dans un texte réglementaire mais bien de laisser une latitude suffisante à l'organe de contrôle étant entendu que l'appréciation des critères retenus se fera en toute objectivité. A titre exemplatif, on peut citer comme critères : la part du service de transport envisagé dans le chiffre d'affaires de l'entreprise ferroviaire concernée, la nature du service, le volume du service, la longueur du service, ou encore la localisation et le nombre d'arrêts envisagés de chaque côté de la frontière.

La demande d'une analyse devra être demandée par le ministre ayant la régulation du transport ferroviaire dans ses attributions, le ministre ayant attribué un service ferroviaire de transport de voyageurs défini dans un contrat de service public ou par toute entreprise ferroviaire concernée par le service de transport.

Enfin, la demande pourra être introduite avant le commencement de l'exploitation du service envisagé mais aussi en cours d'exploitation.

#### Article 11

Cet article fait entrer en vigueur les modifications de cet instrument de transposition à la date d'échéance de la transposition de la directive, qui est le 4 juin 2009.

La date ultérieure du 1<sup>er</sup> janvier 2010 est l'échéance imposée par la directive pour :

- l'octroi de l'accès au réseau pour les transports internationaux de voyageurs;
- la mise en vigueur des dispositions éliminant les regroupements internationaux de la législation.

#### Tableau de concordance

Il est joint à ce rapport un tableau qui illustre la concordance entre la présente directive et les mesures de transposition prises par cet arrêté.

Nous avons l'honneur d'être,

Sire,  
de Votre Majesté  
les très respectueux  
et très fidèles serviteurs,

Le Premier Ministre,  
H. VAN ROMPUY

Le Secrétaire d'Etat à la Mobilité,  
E. SCHOUPE

De toekenning van een toegangsrecht tot de spoorweginfrastructuur voor internationaal reizigersvervoer met recht op cabotage, maakt dat het vaststellen van de hoofdbedoeling van een vervoer, fundamenteel is. Het toegangsrecht wordt immers slechts toegekend voor zover het hoofddoel van de prestatie een internationaal vervoer is. Indien het gaat om een « vermoed » nationaal vervoer, zal de toegang wederrechtelijk zijn.

Het fundamenteel belang van deze taak van analyse van het hoofddoel van de vervoerprestatie in aanmerking genomen, is het bijgevolg van belang dat die taak, zoals voorgeschreven door Richtlijn 2007/58/EG, uitgeoefend wordt door een instantie die alle vereiste waarborgen van onafhankelijkheid biedt, in dit geval het controleorgaan dat reeds werd ingesteld bij de bovenbedoelde wet van 4 december 2006, zoals dat door dit besluit zal worden hervormd.

De analyse van het controleorgaan zal strikt en gemotiveerd moeten zijn en zal moeten steunen op objectieve criteria. De gebruikte methodologie zal ook blijk moeten geven van een zekere soepelheid in de keuze van de analysecriteria. De beoogde economische analyse zal immers een technische specificiteit vertonen die eigen is aan ieder geval en die zal afhangen van marktvoorwaarden die onderhevig zijn aan bruske en talrijke evoluties.

Het is dan ook verkieslijk, die criteria niet op uitputtende wijze vast te leggen in een regelgevende tekst, maar aan het controleorgaan voldoende ruimte te laten, in aanmerking genomen dat de beoordeling van de gekozen criteria in alle objectiviteit gebeurt. Bij wijze van voorbeeld kan men als criteria vermelden : het aandeel van de beoogde vervoerdienst in de omzet van de betrokken spoorwegonderneming, de aard van de dienst, het volume van de dienst, de lengte van de dienst of nog, de ligging en het aantal geplande halten aan weerszijden van de grens.

De aanvraag van een analyse zal moeten uitgaan van de minister tot wiens bevoegdheid de regulering van het spoorvervoer behoort, van de minister die een in een openbaredienstcontract omschreven passagiersvervoerdienst per spoor heeft gegund of van enige spoorwegonderneming die betrokken is bij de vervoerdienst.

De aanvraag zal tenslotte kunnen worden ingediend vóór de start van de uitbating van de beoogde dienst, maar ook gedurende die uitbating.

#### Artikel 11

Dit artikel laat de wetswijzigingen van dit omzettinginstrument in werking treden op de datum waartegen de richtlijn moet worden omgezet, dat is 4 juni 2009.

De latere datum van 1 januari 2010 is de door de richtlijn vastgestelde uiterste datum voor :

- het verlenen van de toegang tot het net voor internationaal vervoer van reizigers;
- de inwerkingtreding van de bepalingen die de internationale samenwerkingsverbanden uit de regelgeving verwijderen.

#### Concordantietabel

Bij dit verslag wordt een tabel gevoegd, die het verband illustreert tussen de richtlijn en de omzettingsmaatregelen die met dit besluit worden genomen.

Wij hebben de eer te zijn,

Sire,  
van Uwe Majesteit  
de zeer eerbiedige  
en zeer getrouwe dienaars,

De Eerste Minister,  
H. VAN ROMPUY

De Staatssecretaris voor Mobiliteit,  
E. SCHOUPE

## Tableau de concordance

Directive 2007/58/CE	Directive 91/440/CEE	Projet d'arrêté royal	Loi 'utilisation'
Art. 1, 1	Art. 2, 4	-	-
Art. 1, 2	Art. 3, quatrième tiret	Art. 2, 1°	Art. 5, 4°
Art. 1, 3	Art. 3, sixième tiret	Art. 2, 4°	Art. 5, 19°/1
Art. 1, 4	Art. 3, septième tiret	-	-
Art. 1, 5	Art. 5, 3	-	-
Art. 1, 6	Art. 8, 1	-	-
Art. 1, 7	Art. 10, 1	Art. 3, 1° Art. 4	Art. 6, 2° Art. 7
Art. 1, 8, 1	Art. 10, 3bis, 1	Art. 3, 2° Art. 5	Art. 6, 5° Art. 7/1
Art. 1, 8, 2	Art. 10, 3bis, 2	-	-
Art. 1, 8, 3	Art. 10, 3bis, 3	Art. 10	Art. 62, § 3, cinquième tiret
Art. 1, 8, 4	Art. 10, 3ter, 1	-	-
Art. 1, 8, 5	Art. 10, 3ter, 2	-	-
Art. 1, 8, 6	Art. 10, 3quater	-	-
Art. 1, 8, 7	Art. 10, 3quinquies	-	-
Art. 1, 8, 8	Art. 10, 3sexties	-	-
Art. 1, 8, 9	Art. 10, 3septies	-	-
Art. 1, 9	Art. 10, 8	-	-
Art. 1, 10	Art. 10, 9	-	-
Art. 1, 11	Art. 11, 2	-	-
Art. 1, 12	Art. 11bis, 3	-	-
Art. 1, 13	Art. 15, 3	-	-
	Directive 2001/14/CE		
Art. 2, 1	Art. 1, 3, e)	-	-
Art. 2, 2	Art. 2, n)	-	-
Art. 2, 3	Art. 13, 4	Art. 8	Art. 31/1
Art. 2, 4	Art. 17, 5 et 5bis	Art. 6 Art. 7	Art. 25, alinéa 7 Art. 25/1
Art. 2, 5	Art. 30, 1	Art. 9	Art. 61, alinéa 2
Art. 2, 6	Art. 34	-	-
Art. 2, 7	Art. 35	-	-
Art. 2, 8	Art. 38	Art. 1 <sup>er</sup>	Art. 2
Art. 3	-	-	-
Art. 4	-	-	-

Vu pour être ajouté au rapport au Roi accompagnant l'arrêté royal modifiant la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire.

Le Premier Ministre,

H. VAN ROMPUY

Le Secrétaire d'Etat à la Mobilité,

E. SCHOUPPE

## Concordantietabel

Richtlijn 2007/58/EG	Richtlijn 91/440/EEG	Ontwerp van koninklijk besluit	Wet 'gebruik'
Art. 1, 1	Art. 2, 4	-	-
Art. 1, 2	Art. 3, vierde streepje	Art. 2, 1°	Art. 5, 4°
Art. 1, 3	Art. 3, zesde streepje	Art. 2, 4°	Art. 5, 19°/1
Art. 1, 4	Art. 3, zevende streepje	-	-
Art. 1, 5	Art. 5, 3	-	-
Art. 1, 6	Art. 8, 1	-	-
Art. 1, 7	Art. 10, 1	Art. 3, 1° Art. 4	Art. 6, 2° Art. 7
Art. 1, 8, 1	Art. 10, 3bis, 1	Art. 3, 2° Art. 5	Art. 7/1 Art. 6, 5°
Art. 1, 8, 2	Art. 10, 3bis, 2	-	-
Art. 1, 8, 3	Art. 10, 3bis, 3	Art. 10	Art. 62, § 3, vijfde streepje
Art. 1, 8, 4	Art. 10, 3ter, 1	-	-
Art. 1, 8, 5	Art. 10, 3ter, 2	-	-
Art. 1, 8, 6	Art. 10, 3quater	-	-
Art. 1, 8, 7	Art. 10, 3quinquies	-	-
Art. 1, 8, 8	Art. 10, 3sexties	-	-
Art. 1, 8, 9	Art. 10, 3septies	-	-
Art. 1, 9	Art. 10, 8	-	-
Art. 1, 10	Art. 10, 9	-	-
Art. 1, 11	Art. 11, 2	-	-
Art. 1, 12	Art. 11bis, 3	-	-
Art. 1, 13	Art. 15, 3	-	-
	Richtlijn 2001/14/EG		
Art. 2, 1	Art. 1, 3, e)	-	-
Art. 2, 2	Art. 2, n)	-	-
Art. 2, 3	Art. 13, 4	Art. 8	Art. 31/1
Art. 2, 4	Art. 17, 5 en 5bis	Art. 6 Art. 7	Art. 25, 7 Art. 25/1
Art. 2, 5	Art. 30, 1	Art. 9	Art. 61, 2
Art. 2, 6	Art. 34	-	-
Art. 2, 7	Art. 35	-	-
Art. 2, 8	Art. 38	Art. 1	Art. 2
Art. 3	-	-	-
Art. 4	-	-	-

Gezien om te worden gevoegd bij het verslag aan de Koning bij het ontwerp van koninklijk besluit tot wijziging van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur.

De Eerste Minister,

H. VAN ROMPUY

De Staatssecretaris voor Mobiliteit,

E. SCHOUPPE

AVIS 46.571/4 DU 6 MAI 2009  
DE LA SECTION DE LEGISLATION DU CONSEIL D'ETAT

Le conseil d'Etat, section de législation, quatrième chambre, saisi par le Secrétaire d'Etat à la Mobilité, adjoint au Premier Ministre, le 30 avril 2009, d'une demande d'avis, dans un délai de cinq jours ouvrables, sur un projet d'arrêté royal "modifiant la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire", a donné l'avis suivant :

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

En l'occurrence, cette motivation, telle qu'elle figure dans la lettre de demande d'avis, est la suivante :

« L'urgence est motivée par le fait que le présent arrêté vise à transposer une directive européenne; que la date d'échéance pour cette transposition, qui est le 4 juin 2009, menace d'être dépassée; »

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, 2<sup>o</sup>, 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 l'observation ci-après.

A l'article 6 du projet (article 25, alinéa 7, en projet), il y a lieu d'écrire, conformément au texte français de l'article 2, paragraphe 4, de la Directive 2007/58/CE, que le présent projet transpose, "d'investissements particuliers ou de risques".

La chambre était composée de :

MM. :

Ph. Hanse, président de chambre,

P. Liénardy et J. Jaumotte, conseillers d'Etat;

Mme C. Gigot, greffier.

Le rapport a été présenté par M. Y. Chauffoureaux, auditeur.

...

Le greffier,

C. Gigot.

Le président,

Ph. Hanse.

19 MAI 2009. — Arrêté royal modifiant la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire

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

Vu la loi du 18 février 1969 relative aux mesures d'exécution des traités et actes internationaux en matière de transport par mer, par route, par chemin de fer ou par voie navigable, l'article 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, modifié par la loi du 15 mai 2006;

Vu la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire;

Vu l'association des Gouvernements de Région;

Vu l'avis de l'Inspecteur des Finances, donné le 16 avril 2009;

Vu l'urgence motivée par le fait que le présent arrêté vise à transposer une directive européenne; que la date d'échéance pour cette transposition, qui est le 4 juin 2009, menace d'être dépassée;

ADVIES 46.571/4 VAN 6 MEI 2009  
VAN DE AFDELING WETGEVING VAN DE RAAD VAN STATE

De Raad van State, afdeling wetgeving, vierde kamer, op 30 april 2009 door de Staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de Eerste Minister verzocht hem, binnen een termijn van vijf werkdagen, van advies te dienen over een ontwerp van koninklijk besluit "tot wijziging van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur", heeft het volgende advies gegeven :

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

In het onderhavige geval luidt de motivering in de brief met de adviesaanvraag als volgt :

« L'urgence est motivée par le fait que le présent arrêté vise à transposer une directive européenne; que la date d'échéance pour cette transposition, qui est le 4 juin 2009, menace d'être dépassée. »

Aangezien de adviesaanvraag ingediend is op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 2<sup>o</sup>, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, zoals het vervangen is bij de wet van 2 april 2003, beperkt de afdeling Wetgeving overeenkomstig artikel 84, § 3, van de voormelde 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 opmerking.

In de Franse versie van artikel 6 van het ontwerp (ontworpen artikel 25, zevende lid) schrijve men, overeenkomstig de Franse tekst van artikel 2, lid 4, van Richtlijn 2007/58/EG, die met het onderhavige ontwerp wordt omgezet, "d'investissements particuliers ou de risques".

De kamer was samengesteld uit :

De heren :

Ph. Hanse, kamervoorzitter,

P. Liénardy en J. Jaumotte, staatsraden;

Mevr. C. Gigot, griffier.

Het verslag werd uitgebracht door de heer Y. Chauffoureaux, auditeur.

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

De griffier,

C. Gigot.

De voorzitter,

Ph. Hanse.

19 MEI 2009. — Koninklijk besluit tot wijziging van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur

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

Gelet op de wet van 18 februari 1969 betreffende de maatregelen ter uitvoering van de internationale verdragen en akten inzake vervoer over zee, over de weg, de spoorweg of de waterweg, artikel 1, eerste lid, gewijzigd bij de wet van 15 mei 2006;

Gelet op de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur;

Gelet op de betrokkenheid van de gewestregeringen;

Gelet op het advies van de Inspecteur van Financiën, gegeven op 16 april 2009;

Gelet op het verzoek om spoedbehandeling, gemotiveerd door de omstandigheid dat dit besluit beoogt, een Europese richtlijn om te zetten; dat de uiterste datum voor die omzetting, 4 juni 2009, dreigt te worden overschreden;

Vu l'avis du Conseil d'Etat n° 46.571/4, donné le 6 mai 2009, en application de l'article 84, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, 2°, des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat;

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

Nous avons arrêté et arrêtons :

**Article 1<sup>er</sup>.** L'article 2 de la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire est remplacé par ce qui suit :

« Art. 2. La présente loi transpose :

- la Directive 91/440/CEE du Conseil du 29 juillet 1991, 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, par la Directive 2004/51/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 et par la Directive 2007/58/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007;
- la Directive 95/18/CE du Conseil du 19 juin 1995, concernant les licences des entreprises ferroviaires, modifiée par la Directive 2001/13/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 et par la Directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004; et
- la Directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 concernant la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité, modifiée par la Directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 et par la Directive 2007/58/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007. »

**Art. 2.** A l'article 5 de la même loi, les modifications suivantes sont apportées :

1° le 4° est abrogé;

2° le 5° est remplacé par ce qui suit :

« 5° « candidat » : toute entreprise ferroviaire titulaire d'une licence demandant à bénéficier de capacités de l'infrastructure ferroviaire; »;

3° dans le 19° les mots « service de transport international » sont remplacés par les mots « services de transport international de marchandises », les mots « services de transports ferroviaires » par les mots « services de transport ferroviaire de marchandises » et les mots « wagons/voitures » par le mot « wagons »;

4° est inséré le 19°/1 rédigé comme suit :

« 19°/1 « service de transport international de voyageurs » : un service de transport de voyageurs dans le cadre duquel le train franchit au moins une fois la frontière d'un Etat membre et dont l'objet principal est le transport de voyageurs entre gares situées dans des Etats membres différents; le train peut être divisé ou assemblé et divisé, et les différentes parties le constituant peuvent avoir des provenances et des destinations différentes, à condition que toutes les voitures franchissent au moins une frontière; »

**Art. 3.** A l'article 6 de la même loi les modifications suivantes sont apportées :

1° le 2° est abrogé;

2° l'article est complété par un 5° rédigé comme suit :

« 5° Toute entreprise ferroviaire établie dans un Etat membre de l'Union européenne pour l'exploitation de services de transport international de voyageurs. ».

**Art. 4.** L'article 7 de la même loi est abrogé.

**Art. 5.** Dans la même loi, il est inséré un article 7/1 rédigé comme suit :

« Art. 7/1. Au cours d'un service international de transport de voyageurs, les entreprises ferroviaires ont le droit de prendre et de déposer des voyageurs dans toute gare située sur le trajet international, y compris pour le transport de voyageurs sur des parties de ce trajet situées entre deux gares belges. »

Gelet op het advies nr. 46.571/4 van de Raad van State, gegeven op 6 mei 2009, met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State;

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

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

**Artikel 1.** Artikel 2 van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur wordt vervangen als volgt :

« Art. 2. Deze wet voorziet in de omzetting van :

- Richtlijn 91/440/EEG van de Raad van 29 juli 1991 betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap, gewijzigd bij Richtlijn 2001/12/EG van het Europees Parlement en van de Raad van 26 februari 2001, bij Richtlijn 2004/51/EG van het Europees Parlement en van de Raad van 29 april 2004 en bij Richtlijn 2007/58/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007;
- Richtlijn 95/18 van de Raad van 19 juni 1995 betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen, gewijzigd bij Richtlijn 2001/13/EG van het Europees Parlement en van de Raad van 26 februari 2001 en bij Richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en van de Raad van 29 april 2004; en
- Richtlijn 2001/14/EG van het Europees Parlement en van 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, gewijzigd bij Richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en van de Raad van 29 april 2004 en bij Richtlijn 2007/58/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007. »

**Art. 2.** In artikel 5 van dezelfde wet worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° de bepaling onder 4° wordt opgeheven;

2° de bepaling onder 5° wordt vervangen als volgt :

« 5° « kandidaat » : elke spoorwegonderneming die houder is van een vergunning en die het gebruik van spoorweginfrastructuurcapaciteit aanvraagt; »;

3° in de bepaling onder 19° worden de woorden « internationale vervoerdiensten » vervangen door de woorden « internationale goederenvervoerdiensten », het woord « spoorvervoerdiensten » door de woorden « spoorvervoerdiensten van goederen » en de woorden « rijtuigen/wagons » door het woord « wagons »;

4° de bepaling onder 19°/1 wordt ingevoegd, luidende :

« 19°/1 « internationale passagiersvervoerdienst » : een passagiersvervoerdienst in het kader waarvan de trein ten minste eenmaal de grens van een lidstaat oversteekt en die in hoofdzaak bedoeld is om passagiers tussen stations in verschillende lidstaten te vervoeren; de trein kan worden gesplitst of samengesteld en gesplitst en de samenstellende delen kunnen een verschillende herkomst en bestemming hebben, op voorwaarde dat alle rijtuigen ten minste één grens oversteken; »

**Art. 3.** In artikel 6 van dezelfde wet worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° de bepaling onder 2° wordt opgeheven;

2° het artikel wordt aangevuld met de bepaling onder 5°, luidende :

« 5° Elke spoorwegonderneming die gevestigd is in een lidstaat van de Europese Unie, voor de exploitatie van internationale passagiersvervoerdiensten. ».

**Art. 4.** Artikel 7 van dezelfde wet wordt opgeheven.

**Art. 5.** In dezelfde wet wordt een artikel 7/1 ingevoegd, luidende :

« Art. 7/1. Bij een internationale passagiersvervoerdienst hebben de spoorwegondernemingen het recht op het internationale traject passagiers te laten opstappen in elk station en ze te laten uitstappen in een ander station, ook voor het vervoer van reizigers op gedeelten van dat traject die tussen twee Belgische stations liggen. »

**Art. 6.** Dans l'article 25 de la même loi, l'alinéa 7 est remplacé comme suit :

« L'accord-cadre est conclu en principe pour une durée de cinq ans, renouvelable par périodes égales à sa durée initiale. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire peut, dans des cas spécifiques, accepter des périodes plus courtes ou plus longues. Toute période d'une durée supérieure à cinq ans est motivée par l'existence de contrats commerciaux, d'investissements particuliers ou de risques. »

**Art. 7.** Dans la même loi il est inséré un article 25/1, rédigé comme suit :

« Art. 25/1. Par dérogation à l'article 25, alinéa 7, pour les services utilisant une infrastructure désignée conformément à l'article 38, alinéa 2, nécessitant des investissements importants et à long terme dûment justifiés par le candidat, l'accord-cadre peut être conclu pour une durée de quinze ans. Une durée supérieure de quinze ans n'est admissible que dans des cas exceptionnels, notamment lorsqu'il s'agit d'investissements importants et à long terme et spécialement lorsque ceux-ci font l'objet d'engagements contractuels comprenant un plan pluriannuel d'amortissement.

Le candidat peut, dans ce cas, demander une définition détaillée des caractéristiques des capacités - notamment la fréquence, le volume et la qualité des sillons - qui sont mises à sa disposition pour la durée de l'accord-cadre. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire peut réduire les capacités réservées dont l'utilisation, sur une période d'au moins un mois, a été inférieure au seuil prévu à l'article 41, § 4.

A partir du 1<sup>er</sup> janvier 2010, un accord-cadre initial peut être établi pour une période de cinq ans, renouvelable pour cinq ans, sur la base des caractéristiques des capacités utilisées par les candidats assurant des services avant le 1<sup>er</sup> janvier 2010, afin de tenir compte des investissements spécifiques ou de l'existence de contrats commerciaux. L'organe de contrôle est chargé d'autoriser l'entrée en vigueur d'un tel accord. »

**Art. 8.** Dans le chapitre IV, section 3, sous-section 1ère de la même loi est inséré un article 31/1, rédigé comme suit :

« Art. 31/1. Lorsqu'un candidat a l'intention de demander des capacités d'infrastructure en vue de l'exploitation de services internationaux de transport de voyageurs avec des arrêts permettant des services de transport entre deux gares situées en Belgique, il en informe le gestionnaire de l'infrastructure et l'organe de contrôle.

Afin de pouvoir évaluer l'objet d'un service international de transport de voyageurs, l'organe de contrôle veille à ce que le ministre, ainsi que le ministre ayant attribué un service ferroviaire de transport de voyageurs défini dans un contrat de service public et toute entreprise ferroviaire exécutant le contrat de service public sur le trajet de ce service international de transport de voyageurs soient informés. »

**Art. 9.** Dans l'article 61 de la même loi les mots « au sein de l'administration » sont abrogés.

**Art. 10.** L'article 62, § 3, de la même loi est complété par un tiret, rédigé comme suit :

« - détermine, à la suite d'une demande du ministre, du ministre ayant attribué un service ferroviaire de transport de voyageurs défini dans un contrat de service public ou des entreprises ferroviaires concernées, si le principal objectif d'un service de transport de voyageurs est le transport de voyageurs entre deux gares situées dans des États membres différents. »

**Art. 11.** Le présent arrêté entre en vigueur le 4 juin 2009, à l'exception de l'article 2, 1<sup>o</sup> et 2<sup>o</sup>, l'article 3, et l'article 4, qui entrent en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2010.

**Art. 12.** Le Ministre qui a la Mobilité dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 19 mai 2009

ALBERT

Par le Roi :

Le Premier Ministre,  
H. VAN ROMPUY

Le Secrétaire d'Etat à la Mobilité,  
E. SCHOUPE

**Art. 6.** In artikel 25 van dezelfde wet wordt het zevende lid vervangen als volgt :

« Kaderovereenkomsten hebben in beginsel een looptijd van vijf jaar, en kunnen worden verlengd met periodes die gelijk zijn aan hun oorspronkelijke looptijd. De spoorweginfrastructuurbeheerder kan in specifieke gevallen met een kortere of langere looptijd instemmen. Een looptijd van meer dan vijf jaar wordt gerechtvaardigd door het bestaan van commerciële overeenkomsten, specifieke investeringen of risico's. »

**Art. 7.** In dezelfde wet wordt een artikel 25/1 ingevoegd, luidende :

« Art. 25/1. In afwijking van artikel 25, zevende lid, kan voor diensten waarbij gebruik wordt gemaakt van infrastructuur die overeenkomstig artikel 38, tweede lid, is aangewezen en die een door de aanvrager naar behoren gemotiveerde aanzienlijke en langdurige investering vereist, de looptijd van de kaderovereenkomst vijftien jaar bedragen. Een looptijd van meer dan vijftien jaar is alleen in uitzonderingsgevallen mogelijk, en met name bij aanzienlijke en langdurige investeringen, vooral in combinatie met contractuele verplichtingen waaronder een meerjarenplan voor de afschrijving van deze investeringen.

In dit geval kan de aanvrager verzoeken dat de capaciteitskenmerken - waaronder de frequentie, het volume en de kwaliteit van spoorwegtrajecten - die aan de aanvrager voor de looptijd van de kaderovereenkomst ter beschikking worden gesteld, gedetailleerd worden omschreven. De spoorweginfrastructuurbeheerder kan de gereserveerde capaciteit verlagen indien deze voor een periode van ten minste één maand minder is gebruikt dan de drempelwaarde bedoeld in artikel 41, § 4.

Vanaf 1 januari 2010 kan een eerste kaderovereenkomst voor een periode van vijf jaar worden opgesteld, die eenmaal met vijf jaar verlengd kan worden, op basis van de capaciteitskenmerken die worden gebruikt door aanvragers die vóór 1 januari 2010 diensten exploiteren, ten einde rekening te houden met specifieke investeringen of met het bestaan van commerciële overeenkomsten. Het toezichthoudende orgaan is bevoegd voor het verlenen van toestemming voor de inwerkingtreding van zo een overeenkomst. »

**Art. 8.** In hoofdstuk IV, afdeling 3, onderafdeling I van dezelfde wet wordt een artikel 31/1 ingevoegd, luidende :

« Art. 31/1. Wanneer een aanvrager voornemens is infrastructuurcapaciteit aan te vragen met het oog op het exploiteren van een internationale passagiersvervoerdienst met halten die vervoerdiensten tussen twee in België gelegen stations mogelijk maken, stelt hij de spoorweginfrastructuurbeheerder en het toezichthoudende orgaan daarvan in kennis.

Om de beoordeling mogelijk te maken van het doel van een internationale passagiersvervoerdienst, zorgt het toezichthoudende orgaan ervoor dat de minister, alsook de minister die een in een openbaredienstcontract omschreven passagiersvervoerdienst per spoor heeft gegund en elke spoorwonderneming die het openbaredienstcontract uitvoert op het traject van deze internationale passagiersvervoerdienst, op de hoogte worden gebracht. »

**Art. 9.** In artikel 61 van dezelfde wet worden de woorden « in de schoot van het bestuur » opgeheven.

**Art. 10.** Artikel 62, § 3 van dezelfde wet wordt aangevuld met een streepje, luidende :

« - het bepaalt, naar aanleiding van een verzoek van de minister, de minister die een in een openbaredienstcontract omschreven passagiersvervoerdienst per spoor heeft gegund of de belanghebbende spoorwondernemingen, of een passagiersvervoerdienst in hoofdzaak bedoeld is om passagiers tussen stations in verschillende lidstaten te vervoeren. »

**Art. 11.** Dit besluit treedt in werking op 4 juni 2009, met uitzondering van artikel 2, 1<sup>o</sup> en 2<sup>o</sup>, artikel 3 en artikel 4, die in werking treden op 1 januari 2010.

**Art. 12.** De Minister bevoegd voor Mobiliteit is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 19 mei 2009

ALBERT

Van Koningswege :

De Eerste Minister,  
H. VAN ROMPUY

De Staatssecretaris voor Mobiliteit,  
E. SCHOUPE