

Articles légaux — Wettelijke artikels			Activités — Activiteiten	Allocations de base — Basisallocaties	Crédits d'engagement (en euros) — Vastleggings- kredieten (in euro)	Crédits de liquidation (en euros) — Vereffening- kredieten (in euro)
Départements — Departementen	Divisions — Afdelingen	Programmes — Programma's				
32	21	4	0	34.41.01	164.430	164.430
				Total - Totaal	229.770	252.218
Section 33 : SPF Mobilité et Transports — Sectie 33 : FOD Mobiliteit en Vervoer						
33	12	0	1	11.11.02	13.206	13.206
33	12	0	1	12.11.19	81	81
33	21	0	2	34.41.01	112.474	112.474
				Total - Totaal	125.761	125.761
Sectie 44 : FOD Maatschappelijke integratie, Armoedebestrijding en sociale Economie Section 44 : SPP Intégration sociale, Lutte contre la pauvreté et Économie sociale						
44	55	3	5	41.40.44	113.807	113.807
				Total - Totaal	113.807	113.807
TOTALE - TOTAAL					7.958.604	7.849.183

Vu pour être annexé à Notre arrêté du 8 juin 2015.

PHILIPPE

Par le Roi :  
Le Ministre du Budget,  
H. JAMAR

Gezien om te worden gevoegd bij Ons besluit van 8 juni 2015.

FILIP

Van Koningswege :  
De Minister van Begroting,  
H. JAMAR

#### SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

[C – 2015/14166]

29 MAI 2015. — Arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 9 décembre 2004 relatif à la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire et à la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire

AVIS 57.381/4 DU 6 MAI 2015 DU CONSEIL D'ETAT, SECTION DE LEGISLATION, SUR UN PROJET D'ARRETE ROYAL 'MODIFIANT L'ARRETE ROYAL DU 9 DECEMBRE 2004 RELATIF A LA REPARTITION DES CAPACITES DE L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE ET A LA REDEVANCE D'UTILISATION DE L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE'

Le 7 avril 2015, le Conseil d'Etat, section de législation, a été invité par la Ministre de la Mobilité à communiquer un avis, dans un délai de trente jours, sur un projet d'arrêté royal 'modifiant l'arrêté royal du 9 décembre 2004 relatif à la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire et à la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire'.

Le projet a été examiné par la quatrième chambre le 6 mai 2015.

La chambre était composée de Pierre Liénardy, président de chambre, Jacques Jaumotte et Bernard Blero, conseillers d'Etat, Sébastien Van Drooghenbroeck et Jacques Englebert, assesseurs, et Colette Gigot, greffier.

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

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de Martine Baguet, conseiller d'Etat.

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 6 mai 2015.

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, 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.

#### FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

[C – 2015/14166]

29 MEI 2015. — Koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 9 december 2004 betreffende de verdeling van de spoorweginfrastructuur en de retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur

ADVIES 57.381/4 VAN 6 MEI 2015 VAN DE RAAD VAN STATE, AFDELING WETGEVING, OVER EEN ONTWERP VAN KONINKLIJK BESLUIT 'TOT WIJZIGING VAN HET KONINKLIJK BESLUIT VAN 9 DECEMBER 2004 BETREFFENDE DE VERDELING VAN DE SPOORWEGINFRASTRUCTUUR EN DE RETRIBUTIE VOOR HET GEBRUIK VAN DE SPOORWEGINFRASTRUCTUUR'

Op 7 april 2015 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Minister van Mobiliteit verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een ontwerp van koninklijk besluit 'tot wijziging van het koninklijk besluit van 9 december 2004 betreffende de verdeling van de spoorweginfrastructuur en de retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur'.

Het ontwerp is door de vierde kamer onderzocht op 6 mei 2015.

De kamer was samengesteld uit Pierre Liénardy, kamervoorzitter, Jacques Jaumotte en Bernard Blero, staatsraden, Sébastien Van Drooghenbroeck en Jacques Englebert, assessoren, en Colette Gigot, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Yves Chauffoureaux, eerste auditeur.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst van het advies is nagezien onder toezicht van Martine Baguet, staatsraad.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 6 mei 2015.

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, 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.

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

#### Formalités préalables

1. Le projet examiné doit être soumis à la procédure d'association des trois gouvernements de région, conformément à l'article 6, § 4, 3°, de la loi spéciale du 8 août 1980 'de réformes institutionnelles'.

Ne figurent toutefois dans le dossier joint à la demande d'avis que les copies non datées des lettres adressées aux différents gouvernements de région.

Il revient à l'auteur du projet de veiller au bon accomplissement de cette formalité préalable.

2. La réalisation de l'analyse d'impact de la réglementation, conformément aux articles 6 et 7 de la loi du 15 décembre 2013 'portant des dispositions diverses en matière de simplification administrative', est visée à l'alinéa 8 du préambule.

Cette analyse d'impact ne figure toutefois pas dans le dossier joint à la demande d'avis.

Il revient par conséquent à l'auteur du projet de vérifier le bon accomplissement de cette formalité préalable.

3. L'accord du Ministre du Budget sur le projet est assorti de la remarque suivante, qui en conditionne la portée :

« Comme indiqué par l'Inspection des finances, l'article 25 introduisant la rétroactivité de ce projet d'arrêté royal au 1<sup>er</sup> janvier 2014 est contestable car celle-ci n'entre pas dans des conditions juridiques recevables ».

Il est renvoyé sur ce point à la seconde observation formulée ci-dessous, dans le cadre de l'examen du projet.

#### Examen du projet

1.1. En ce qu'il vise à modifier les dispositions du chapitre IV/1 – Système d'amélioration des performances, de l'arrêté royal du 9 décembre 2004 'relatif à la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire et à la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire', le projet examiné trouve son fondement légal dans l'article 23, alinéa 5, du Code ferroviaire, lequel dispose :

« Le Roi détermine, par un arrêté délibéré en Conseil des ministres, après avis du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, les règles de calcul et les modalités de paiement des tarifs résultant de l'application du système d'amélioration des performances ».

1.2. L'article 29, 3°, du projet de loi 'modifiant la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire et certaines autres dispositions en matière ferroviaire' (1) vise cependant à supprimer cette habilitation, en remplaçant l'article 23, alinéa 5, par la disposition suivante :

« Conformément au point 2 de l'annexe 24, le gestionnaire de l'infrastructure fixe les principes de base du système d'amélioration des performances en accord avec les candidats ».

Le commentaire de cette disposition en projet (2) précise à cet égard :

« L'article 23 du Code ferroviaire est adapté de manière à transposer l'article 35, en combinaison avec l'annexe VI, point 2, de la directive 2012/34/UE qui prévoit qu'il revient au gestionnaire de l'infrastructure de développer et d'appliquer le système d'amélioration des performances. Le système devra être d'application pour le 1<sup>er</sup> janvier 2017 au plus tard. Ce délai vise à permettre au gestionnaire de l'infrastructure de tirer les leçons du système d'amélioration des performances actuellement en vigueur. Dans l'intervalle s'écoulant entre la fin du délai de transposition de la directive 2012/34/UE (16 juin 2015) et le 1<sup>er</sup> janvier 2017, le système d'amélioration des performances établi par l'arrêté royal du 6 juillet 2011 modifiant l'arrêté royal du 9 décembre 2004 relatif à la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire restera d'application. Au surplus, le fait de fixer la date de mise en application au 1<sup>er</sup> janvier 2017 découle de considérations d'ordre purement budgétaire.

Dans ce cadre, la marge de manœuvres du gestionnaire de l'infrastructure est limitée par l'annexe 24 du Code ferroviaire qui transpose l'annexe VI de la directive 2012/34/UE et qui fixe les principes de base dudit système ».

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

#### Voorafgaande vormvereisten

1. Overeenkomstig artikel 6, § 4, 3°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 'tot hervorming der instellingen' moeten de drie gewestregeringen bij het uitwerken van het voorliggende ontwerp worden betrokken.

In het dossier dat bij de adviesaanvraag is gevoegd, bevinden zich evenwel alleen de niet-gedagtekende afschriften van de brieven die aan de verschillende gewestregeringen zijn gezonden.

De steller van het ontwerp moet erop toezien dat dit voorafgaand vormvereiste naar behoren wordt vervuld.

2. In het achtste lid van de aanhef wordt verwezen naar de uitvoering van de impactanalyse betreffende de regelgeving, overeenkomstig de artikelen 6 en 7 van de wet van 15 december 2013 'houdende diverse bepalingen inzake administratieve vereenvoudiging'.

Die impactanalyse bevindt zich echter niet in het dossier dat bij de adviesaanvraag is gevoegd.

De steller van het ontwerp moet bijgevolg nagaan of dit voorafgaande vormvereiste naar behoren vervuld is.

3. De akkoordbevinding van de minister van Begroting gaat gepaard met de volgende opmerking, die bepalend is voor de strekking ervan:

“Comme indiqué par l'Inspection des finances, l'article 25 introduisant la rétroactivité de ce projet d'arrêté royal au 1<sup>er</sup> janvier 2014 est contestable car celle-ci n'entre pas dans des conditions juridiques recevables”.

Dienaangaande wordt verwezen naar de tweede opmerking infra, in het kader van het onderzoek van het ontwerp.

#### Onderzoek van het ontwerp

1.1. In zoverre het voorliggende ontwerp strekt tot wijziging van de bepalingen van hoofdstuk IV/1 - Prestatieregeling, van het koninklijk besluit van 9 december 2004 'betreffende de verdeling van de spoorweginfrastructuurcapaciteiten en de retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur', ontleent het zijn rechtsgrond aan artikel 23, vijfde lid, van de Spoorcodex dat luidt als volgt :

“Na advies van de spoorweginfrastructuurbeheerder bepaalt de Koning bij een in Ministerraad overlegd besluit de regels voor de berekening en betalingswijze van de heffingen die voortvloeien uit de toepassing van de prestatieregeling”.

1.2. Artikel 29, 3°, van het ontwerp van wet 'tot wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex en van enkele andere bepalingen inzake spoor' (1) beoogt die machtiging evenwel ongedaan te maken door artikel 23, vijfde lid, te vervangen door de volgende bepaling :

“Overeenkomstig bijlage 24, punt 2 bepaalt de infrastructuurbeheerder de grondbeginselen van de prestatieregeling in overleg met de kandidaten”.

De commentaar op die ontworpen bepaling preciseert in dat verband het volgende (2) :

“Artikel 23 van de Spoorcodex wordt gewijzigd om artikel 35, in combinatie met bijlage VI, punt 2, van de richtlijn 2012/34/EU om te zetten dat voorziet dat het aan de infrastructuurbeheerder toekomt om een prestatieregeling te ontwikkelen en toe te passen. Het systeem moet uiterlijk op 1 januari 2017 van toepassing zijn. Deze termijn moet de infrastructuurbeheerder de kans geven om lessen te trekken uit de prestatieregeling die op dit ogenblik in werking is. Tijdens de periode tussen de datum van het einde van de termijn van omzetting van de richtlijn 2012/34/EU (16 juni 2015) en 1 januari 2017, zal de prestatieregeling vastgesteld door het koninklijk besluit van 6 juli 2011 tot wijziging van het koninklijk besluit van 9 december 2004 betreffende de verdeling van de spoorweginfrastructuurcapaciteiten en de retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur van toepassing blijven. Bovendien liggen louter budgettaire overwegingen aan de basis van het vastleggen van de termijn voor tenuitvoerlegging op 1 januari 2017.

In dat kader is de bewegingsvrijheid van de infrastructuurbeheerder beperkt tot bijlage 24 van de Spoorcodex die de bijlage VI van de richtlijn 2012/34/EU omzet en die de grondbeginselen van dit systeem bepaalt”.

1.3. Dans son avis 56.239/4, donné le 25 juin 2014 sur l'avant-projet devenu le projet de loi précité, la section de législation a notamment formulé l'observation suivante (3) :

« L'article 23, alinéa 7, in fine, en projet (article 29, 3°, de l'avant-projet) dispose que les règles de calcul et les modalités de paiement des redevances résultant de l'application du système d'amélioration des performances, sont appliquées à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2017.

La section de législation n'aperçoit pas quelle serait la disposition de la directive 2012/34/UE qui permettrait de reporter cette application au-delà de la date du 16 juin 2015, fixée à l'article 64, paragraphe 1<sup>er</sup>, de la même directive ».

1.4. Plutôt que de modifier le système d'amélioration des performances organisé par le chapitre IV/1 de l'arrêté royal du 9 décembre 2004, et de maintenir son application (tel qu'ainsi revu) jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2017, il convient d'assurer dans les meilleurs délais la transposition de l'article 35 de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 'établissant un espace ferroviaire unique européen (refonte)', dont le délai de transposition expire le 16 juin 2015.

1.5. La section de législation ne peut que réitérer son observation antérieure.

2. A l'article 12 du projet (article 31/9, alinéa 2 en projet), le renvoi « au § 1<sup>er</sup> » est erroné. La disposition sera corrigée.

3.1. L'article 25 du projet prévoit que celui-ci rétroagit partiellement au 1<sup>er</sup> janvier 2014; le onzième considérant du préambule précisant que cet effet rétroactif affecte le droit de certaines entreprises ferroviaires au paiement d'un bonus pour l'année 2014 dans le cadre du système d'amélioration des performances actuellement en vigueur.

3.2. Comme le relèvent tant l'Inspecteur des Finances, dans son avis donné le 25 mars 2015, que le Ministre du Budget, dans son accord donné le 27 mars 2015, il ne peut être admis de porter de la sorte atteinte, de manière rétroactive, aux droits acquis par certaines entreprises ferroviaires dans le cadre de la réglementation actuellement en vigueur.

(1) *Doc. parl.*, Chambre, 2014-2015, n° 54-0984/001, p. 92.

(2) *Ibid.*, pp. 9 et 10.

(3) *Ibid.*, p. 71.

Le greffier,

C. Gigot .

Le président,

P. Liénardy.

29 MAI 2015. — Arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 9 décembre 2004 relatif à la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire et à la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire

PHILIPPE, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu le Code ferroviaire, les articles 8, alinéa 3, 23, alinéa 5, 43, alinéa 1<sup>er</sup> et 46;

Vu l'arrêté royal du 9 décembre 2004 relatif à la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire et à la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire;

Vu l'association des gouvernements de région;

Vu l'avis de l'Inspecteur des Finances, donné le 25 mars 2015;

Vu l'accord du Ministre du Budget, donné le 27 mars 2015;

Vu l'avis du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, donné le 17 mars 2015;

Vu l'avis n° 57.381/4 du Conseil d'État, donné le 6 mai 2015, en application de l'article 84, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, 2°, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973;

Vu l'analyse d'impact de la réglementation réalisée conformément aux articles 6 et 7 de la loi du 15 décembre 2013 portant des dispositions diverses en matière de simplification administrative.

Considérant que l'arrêté royal susmentionné doit être mis en conformité avec le Code ferroviaire;

Considérant que le Service public fédéral Mobilité et Transports a évalué, en application du même arrêté, le système d'amélioration des performances après les deux premières années civiles de son application;

1.3. De afdeling Wetgeving heeft in haar advies 56.239/4, op 25 juni 2014 gegeven over een voorontwerp dat ontstaan heeft gegeven aan het ontwerp van de voornoemde wet, inzonderheid de volgende opmerking geformuleerd (3) :

"Het ontworpen artikel 23, zevende lid, in fine, (artikel 29, 3°, van het voorontwerp) bepaalt dat de regels voor de berekening en betalingswijze van de retributies die voortvloeien uit de toepassing van de prestatieregeling, worden toegepast vanaf 1 januari 2017.

Het is de afdeling Wetgeving niet duidelijk op basis van welke bepaling van richtlijn 2012/34/EU die toepassing zou kunnen worden uitgesteld tot na de datum van 16 juni 2015 die is vastgelegd in artikel 64, lid 1, van dezelfde richtlijn".

1.4. In plaats van de prestatieregeling die is vastgesteld bij hoofdstuk IV/1 van het koninklijk besluit van 9 december 2004 te wijzigen en de toepassing ervan (zoals die aldus is herzien) tot 1 januari 2017 te handhaven, moet artikel 35 van richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 'tot instelling van één Europese spoorwegruimte (herschikking)', waarvan de omzettingstermijn op 16 juni 2015 verstrijkt, zo spoedig mogelijk worden omgezet.

1.5. De afdeling Wetgeving kan enkel maar de opmerking herhalen die ze eerder al heeft gemaakt.

2. In artikel 12 van het ontwerp (ontworpen artikel 31/9, tweede lid) is de verwijzing naar "§ 1" verkeerd. De bepaling moet worden verbeterd.

3.1. Luidens artikel 25 van het ontwerp werkt dat artikel gedeeltelijk terug tot 1 januari 2014; de elfde overweging van de aanhef preciseert dat die terugwerking raakt aan het recht van sommige spoorwegondernemingen op de uitbetaling van een bonus voor het jaar 2014 in het kader van de thans geldende prestatieregeling.

3.2. Zoals de inspecteur van Financiën in zijn advies van 25 maart 2015 en de minister van Begroting in zijn akkoordbevinding van 27 maart 2015 opmerken, is het niet aanvaardbaar dat aldus met terugwerkende kracht inbreuk wordt gemaakt op de rechten die bepaalde spoorwegondernemingen in het kader van de thans geldende regelgeving hebben verworven.

(1) *Parl. St.* Kamer 2014-2015, nr. 54-0984/001, 92.

(2) *Ibid.*, 9 en 10.

(3) *Ibid.*, 71.

De griffier,

C. Gigot .

De voorzitter,

P. Liénardy.

29 MEI 2015. — Koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 9 december 2004 betreffende de verdeling van de spoorweginfrastructuur en de retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur

FILIP, Koning der Belgen,

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

Gelet op de Spoorcodex, artikelen 8, derde lid, 23, vijfde lid, 43, eerste lid en 46;

Gelet op het koninklijk besluit van 9 december 2004 betreffende de verdeling van de spoorweginfrastructuurcapaciteiten en de retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur;

Gelet op de betrokkenheid van de gewestregeringen;

Gelet op het advies van de Inspecteur van Financiën, gegeven op 25 maart 2015;

Gelet op de akkoordbevinding van de Minister van Begroting, d.d. 27 maart 2015;

Gelet op het advies van de spoorweginfrastructuurbeheerder, gegeven op 17 maart 2015;

Gelet op advies nr. 57.381/4 van de Raad van State, gegeven op 6 mei 2015, met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

Gelet op de impactanalyse van de regelgeving, uitgevoerd overeenkomstig artikelen 6 en 7 van de wet van 15 december 2013 houdende diverse bepalingen inzake administratieve vereenvoudiging.

Overwegende dat het bovengenoemde koninklijk besluit in overeenstemming moet gebracht worden met de Spoorcodex;

Overwegende dat de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, in toepassing van hetzelfde besluit, de prestatieregeling bedoeld in dit besluit heeft geëvalueerd nadat zij gedurende twee kalenderjaren is toegepast;

Considérant que, depuis la rédaction des dispositions relatives au système d'amélioration des performances et leur insertion dans le même arrêté, le secteur ferroviaire belge a connu des changements importants, dont l'impact sur le système d'amélioration des performances avait été insuffisamment anticipé;

Considérant que, entre autres suite à ces changements importants du secteur ferroviaire belge, les données sources pour le nombre de minutes de retards causé par chaque partie, étaient, pour la période de référence de cinq années visée par le même arrêté, insuffisamment précises pour permettre de calculer les valeurs pivots en faisant la distinction exacte entre le transport de voyageurs et le transport de marchandises;

Considérant que ce même système d'amélioration des performances est extrêmement sensible aux perturbations de grande ampleur et que, entre autres pour cette raison, il est impossible pour les parties concernées de prévoir si elles auront droit à un bonus ou si elles devront payer un malus, et quelle sera la hauteur de ce bonus ou ce malus, ce qui comporte pour elles une incertitude financière;

Considérant que le mécanisme de transfert vers les années ultérieures, d'application quand, pour une année déterminée, le montant total de boni à verser est plus grand que le montant total des mali à percevoir, a comme conséquence, lors de son application jusqu'à ce jour, que le découvert sur le compte bonus/malus devient tellement important que, pour beaucoup de parties, la possibilité de toucher le bonus auquel elles ont droit est très limitée;

Considérant que, pour les raisons susmentionnées, l'effet visé par le système d'amélioration des performances, à savoir inciter les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure à limiter de façon maximale les perturbations et à améliorer les prestations du réseau ferroviaire, disparaît;

Considérant que les considérations susmentionnées démontrent que le système d'amélioration des performances existant entraîne des effets non désirables, qui n'avaient pas été identifiés au moment de son introduction;

Considérant qu'il faut éviter, pour le bon fonctionnement des services de transport ferroviaires, que ce système reste d'application pendant une deuxième année, raison pour laquelle la modification de l'arrêté royal susmentionné doit se réaliser avec effet rétroactif à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2014;

Considérant qu'avec cet effet rétroactif, il est évité que le découvert sur le compte bonus/malus devienne tellement important que, pour beaucoup de parties, la possibilité de toucher le bonus auquel elles ont droit soit très limitée, faisant disparaître ainsi entièrement l'effet visé par le système d'amélioration des performances;

Considérant qu'avec cet effet rétroactif, le droit de certaines entreprises ferroviaires concernant le paiement d'un bonus pour l'année 2014 est affecté;

Considérant toutefois que le droit susmentionné s'appuie sur des calculs et paramètres dont l'évaluation du SPF Mobilité et Transports a non seulement démontré qu'ils sont contreproductifs par rapport à l'objectif du système d'amélioration des performances, mais que, en outre, ils ne sont ni objectifs ni équitables, de sorte que ne pas adapter le système avec effet rétroactif serait injuste. L'application du système actuel mènerait en effet, suivant les simulations du SPF Mobilité et Transports, à ce que certaines entreprises ferroviaires aient droit à un bonus pour les prestations de 2014, alors que, de manière objective, elles n'ont pas presté de manière optimale;

Considérant que le Conseil d'Etat a remarqué aux points 1.1. à 1.5. de son avis précité que l'article 35, lu en combinaison avec l'annexe VI, point 2 de la directive 2012/34/UE, prévoit qu'il revient au gestionnaire de l'infrastructure de développer et d'appliquer le système d'amélioration des performances et que ces dispositions doivent être transposées pour le 16 juin 2015, mais que le projet de loi modifiant le Code ferroviaire dans lequel ces dispositions seront transposées fixe comme date d'application le 1<sup>er</sup> janvier 2017. Considérant que le Conseil d'Etat n'aperçoit pas quelle serait la disposition de la directive 2012/34/UE qui permettrait de reporter la date d'application et qu'au lieu de modifier le système d'amélioration des performances et de maintenir son application (tel qu'ainsi revu) jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2017, il convient d'assurer dans les meilleurs délais la transposition de l'article 35 de la directive 2012/34/UE, dont le délai de transposition expire le 16 juin 2015. Considérant que les remarques du Conseil d'Etat ne peuvent être prises en compte parce qu'il est nécessaire que le gestionnaire de l'infrastructure reçoive le temps de tirer les leçons du système d'amélioration des performances actuellement en vigueur. En outre, il est mieux, d'un point de vue comptable, faire coïncider le début du nouveau système d'amélioration des performances avec le début d'une année comptable;

Considérant que le Conseil d'Etat a remarqué aux points 3.1. et 3.2. de son avis précité, qu'il ne peut être admis de porter de la sorte atteinte, de manière rétroactive, aux droits acquis par certaines entreprises ferroviaires dans le cadre de la réglementation actuellement en vigueur.

Overwegende dat sinds de opstelling van de bepalingen over de prestatieregeling en de invoeging ervan in hetzelfde besluit, de Belgische spoorwegsector belangrijke veranderingen heeft ondergaan, waarvan de impact op de prestatieregeling onvoldoende werd geanticipeerd;

Overwegende dat, mede door deze belangrijke veranderingen in de Belgische spoorwegsector, de brongegevens voor de door elke partij aantallen minuten veroorzaakte vertraging, voor de eerste jaren van de in hetzelfde besluit beschouwde referentieperiode van vijf jaren onvoldoende verfijnd zijn om bij de berekening van de spilwaarden een exact onderscheid te maken tussen het reizigers- en het goederenvervoer;

Overwegende dat dezelfde prestatieregeling uiterst gevoelig is voor storingen van grote omvang en dat mede hierdoor de betrokken partijen onmogelijk kunnen voorspellen of zij recht zullen hebben op een bonus dan wel een malus zullen moeten betalen, en hoe groot die bonus of malus zal zijn, hetgeen voor hen een financiële onzekerheid betekent;

Overwegende dat het mechanisme van overdracht naar de volgende jaren, toegepast wanneer voor een bepaald jaar het totale bedrag te storten boni groter is dan het totale bedrag te innen mali, er, tijdens de toepassing ervan tot vandaag, toe leidt dat het tekort op de bonus/malusrekening zodanig groot wordt dat voor vele partijen de kans dat zij de boni waarop zij recht hebben, uitbetaald zullen krijgen, erg klein is;

Overwegende dat omwille van de bovenstaande redenen de beoogde stimulans van de prestatieregeling, namelijk de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder ertoe aanzetten om verstoringen zo gering mogelijk te houden en de prestaties van het spoorwegnet te verbeteren, verdwijnt;

Overwegende dat uit bovenstaande overwegingen blijkt dat het bestaande systeem van prestatieregeling tot ongewenste effecten leidt welke niet werden onderkend bij de invoering ervan;

Overwegende dat omwille van de goede werking van spoorvervoerdiensten dient vermeden te worden dat dit systeem nog een tweede jaar van toepassing blijft, reden waarom de aanpassing van het bovengemelde koninklijk besluit met terugwerkende kracht dient te gebeuren vanaf 1 januari 2014;

Overwegende dat met die terugwerkende kracht vermeden wordt dat het tekort op de bonus/malusrekening zodanig groot wordt dat voor vele partijen de kans dat zij de boni waarop zij recht hebben, uitbetaald zullen krijgen, erg klein is, waardoor de beoogde stimulans van de prestatieregeling volledig verdwijnt;

Overwegende dat met die terugwerkende kracht geraakt wordt aan het recht van sommige spoorwegondernemingen op de uitbetaling van een bonus voor het jaar 2014;

Overwegende echter dat voormeld recht gesteund is op berekeningen en parameters waarvan de evaluatie van de FOD Mobiliteit en Vervoer niet alleen heeft aangetoond dat zij contraproductief zijn ten opzichte van de doelstelling van de prestatieregeling, maar die bovendien niet objectief en rechtvaardig zijn, zodat het niet aanpassen van het systeem met terugwerkende kracht, onbillijk zou zijn. De toepassing van het huidige systeem zou er immers toe leiden, volgens simulaties van de FOD Mobiliteit en Vervoer, dat voor prestaties in 2014 sommige spoorwegondernemingen recht zouden hebben op een bonus, terwijl zij objectief gezien niet optimaal presteerden;

Overwegende dat de Raad van State in de punten 1.1. tot 1.5. van zijn voormeld advies heeft opgemerkt dat artikel 35, gelezen in samenhang met de bijlage VI, punt 2, van de richtlijn 2012/34/EU, bepaalt dat het toekomt aan de infrastructuurbeheerder om de prestatieregeling te ontwikkelen en toe te passen en dat deze bepalingen dienen te worden omgezet uiterlijk op 16 juni 2015, maar dat het ontwerp van wet tot wijziging van de Spoorcodex waarin deze bepalingen zullen worden omgezet de datum van inwerkingtreding vaststelt op 1 januari 2017. Overwegende dat de Raad van State niet begrijpt op basis van welke bepaling van de richtlijn 2012/34/EU de toepassing zou mogen worden uitgesteld en dat, in de plaats van de prestatieregeling te wijzigen en zijn toepassing (in gewijzigde vorm) te behouden tot 1 januari 2017, het beter zou zijn om zo spoedig mogelijk werk te maken van de omzetting van artikel 35 van de richtlijn 2012/34/EU, waarvan de omzettingsdatum verstrijkt op 16 juni 2015. Overwegende dat met de opmerkingen van de Raad van State geen rekening kan worden gehouden omdat het nodig is dat de infrastructuurbeheerder de tijd krijgt om lessen te trekken uit de thans van kracht zijnde prestatieregeling. Bovendien is het vanuit boekhoudkundig oogpunt beter om het begin van de nieuwe prestatieregeling te laten samenvallen met het begin van een boekhoudkundig jaar;

Overwegende dat de Raad van State in de punten 3.1. en 3.2. van zijn voormeld advies opgemerkt heeft dat het niet toegelaten is om met terugwerkende kracht te raken aan de verworven rechten van bepaalde spoorwegondernemingen in het kader van de regelgeving die thans

Considérant que cette position ne peut être suivie. En ce qui concerne les droits subjectifs des parties prenantes acquis depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2014, il convient de remarquer que lors de l'élaboration de l'ajustement proposé au système actuel, tout a été fait de façon à réduire les désavantages possibles pour les parties prenantes à un minimum.

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

Nous avons arrêté et arrêtons :

**Article 1<sup>er</sup>.** A l'article 1<sup>er</sup> de l'arrêté royal du 9 décembre 2004 relatif à la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire et à la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, remplacé par l'arrêté royal du 6 juillet 2011, les modifications suivantes sont apportées :

1° le 1° est abrogé;

2° un 9° est ajouté. rédigé comme suit :

« 9° "Service Arbitrage" : le service créé au sein du gestionnaire de l'infrastructure, chargé de l'arbitrage des contestations entre parties relatives à l'attribution des causes d'une perturbation et des retards y relatifs. ».

**Art. 2.** Dans l'article 2 du même arrêté, remplacé par l'arrêté royal du 20 décembre 2007, les mots « 36 de la loi » sont remplacés par les mots « 36 du Code ferroviaire ».

**Art. 3.** Dans l'article 5 du même arrêté, remplacé par l'arrêté royal du 20 décembre 2007, le mot « de la loi » sont remplacés par les mots « du Code ferroviaire ».

**Art. 4.** Dans l'article 6, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, modifié par l'arrêté royal du 20 décembre 2007, du même arrêté, les mots « de la loi » sont remplacés par les mots « du Code ferroviaire ».

**Art. 5.** Dans l'article 26 du même arrêté, modifié par l'arrêté royal du 20 décembre 2007, les modifications suivantes sont apportées :

1° dans l'alinéa 1<sup>er</sup>, les mots « de la loi » sont remplacés par les mots « du Code ferroviaire »;

2° dans l'alinéa 2, 2°, les mots « 21 de la loi » sont remplacés par « 20 du Code ferroviaire ».

**Art. 6.** Dans l'article 28 du même arrêté, remplacé par l'arrêté royal du 20 décembre 2007, les modifications suivantes sont apportées :

1° dans le § 5, les mots « aux articles 21 à 23 de la loi » sont remplacés par les mots « aux articles 20 à 22 du Code ferroviaire »;

2° dans le § 6, alinéa 2, les mots « de la loi » sont remplacés par les mots « du Code ferroviaire »;

3° dans le § 6, alinéa 2, dans le texte néerlandais, le mot « optimaliseren » est remplacé par le mot « optimaliseren ».

**Art. 7.** Dans l'article 31/3, 2°, du même arrêté, inséré par l'arrêté royal du 6 juillet 2011, les mots « la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire » sont remplacés par les mots « le Code ferroviaire ».

**Art. 8.** A l'article 31/4 du même arrêté, inséré par l'arrêté royal du 6 juillet 2011, dans le texte néerlandais, le 6° est remplacé par ce qui suit :

"oorzaak waren van de volledige of gedeeltelijke afschaffing van één of verscheidene reizigers- of goederentreinen."

**Art. 9.** Dans l'article 31/6 du même arrêté, inséré par l'arrêté royal du 6 juillet 2011, la phrase « Toute contestation de la liste des perturbations du mois M par une entreprise ferroviaire ou par le gestionnaire de l'infrastructure doit être communiquée, par lettre, par fax ou par e-mail, au plus tard le 10e jour du mois M+1 au gestionnaire de l'infrastructure. » est remplacée par la phrase « Toute contestation de la liste des perturbations du mois M par une entreprise ferroviaire ou par le gestionnaire de l'infrastructure doit être communiquée, par lettre, par e-mail ou via un site internet sécurisé, au plus tard le dixième jour du mois M+1 au Service Arbitrage. ».

**Art. 10.** L'article 31/7 du même arrêté, inséré par l'arrêté royal du 6 juillet 2011, est remplacé par ce qui suit :

« Art. 31/7. Le Service Arbitrage examine chaque contestation. Il peut demander aux parties concernées de lui communiquer des données complémentaires nécessaires à son examen. Les parties fournissent ces

van kracht is. Overwegende dat dit standpunt niet kan worden gevolgd. Voor wat de sinds 1 januari 2014 verworven subjectieve rechten van de betrokken partijen betreft, wordt opgemerkt dat bij de uitwerking van de voorgestelde bijsturing van het huidige systeem alles in het werk werd gesteld om mogelijke nadelen voor de betrokkenen tot een minimum te herleiden.

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

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

**Artikel 1.** In artikel 1 van het koninklijk besluit van 9 december 2004 betreffende de verdeling van de spoorweginfrastructuur en de retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur, vervangen bij het koninklijk besluit van 6 juli 2011, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° punt 1° wordt opgeheven;

2° een punt 9° wordt toegevoegd, luidende :

"9° "Dienst Arbitrage" : de dienst opgericht binnen de infrastructuurbeheerder, belast met de arbitrage van de betwistingen tussen partijen over de toewijzing van oorzaken van een storing en van de daarmee gepaard gaande vertragingen."

**Art. 2.** In artikel 2 van hetzelfde besluit, vervangen bij het koninklijk besluit van 20 december 2007, worden de woorden "36 van de wet" vervangen door de woorden "36 van de Spoorcodex".

**Art. 3.** In artikel 5 van hetzelfde besluit, vervangen bij het koninklijk besluit van 20 december 2007, wordt het woord "wet" vervangen door het woord "Spoorcodex".

**Art. 4.** In artikel 6, § 1, eerste lid, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 20 december 2007, van hetzelfde besluit worden de woorden "van de wet" vervangen door de woorden "van de Spoorcodex".

**Art. 5.** In artikel 26 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 20 december 2007, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° in het eerste lid worden de woorden "van de wet" vervangen door de woorden "van de Spoorcodex";

2° in het tweede lid, 2°, worden de woorden "21 van de wet" vervangen door de woorden "20 van de Spoorcodex".

**Art. 6.** In artikel 28 van hetzelfde besluit, vervangen bij het koninklijk besluit van 20 december 2007, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° in § 5 worden de woorden "artikelen 21 tot 23 van de wet" vervangen door de woorden "de artikelen 20 tot 22 van de Spoorcodex";

2° in § 6, tweede lid, worden de woorden "van de wet" vervangen door de woorden "van de Spoorcodex";

3° in § 6, tweede lid, in de Nederlandse tekst wordt het woord "optimaliseren" vervangen door het woord "optimaliseren".

**Art. 7.** In artikel 31/3, 2°, van hetzelfde besluit, ingevoegd door het koninklijk besluit van 6 juli 2011, worden de woorden "wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen" vervangen door het woord "Spoorcodex".

**Art. 8.** In artikel 31/4, van hetzelfde besluit, ingevoegd door het koninklijk besluit van 6 juli 2011, wordt in de Nederlandse tekst 6° vervangen als volgt :

"oorzaak waren van de volledige of gedeeltelijke afschaffing van één of verscheidene reizigers- of goederentreinen."

**Art. 9.** In artikel 31/6 van hetzelfde besluit, ingevoegd door het koninklijk besluit van 6 juli 2011, wordt de zin "Elke betwisting door een spoorwegonderneming of door de spoorweginfrastructuurbeheerder van de lijst van storingen van de maand M moet ten laatste op de 10e dag van de maand M+1 per brief, per fax of per e-mail aan de infrastructuurbeheerder worden meegedeeld." vervangen door de zin "Elke betwisting door een spoorwegonderneming of door de spoorweginfrastructuurbeheerder van de lijst van storingen van de maand M moet ten laatste op de tiende dag van de maand M+1 per brief, per e-mail of via een beveiligde website aan de Dienst Arbitrage worden meegedeeld."

**Art. 10.** Artikel 31/7 van hetzelfde besluit, ingevoegd door het koninklijk besluit van 6 juli 2011, wordt vervangen als volgt :

"Art. 31/7. De Dienst Arbitrage onderzoekt elke betwisting. Hij kan de betrokken partijen vragen bijkomende gegevens, nodig voor zijn onderzoek, voor te leggen. De partijen bezorgen deze gegevens zo

données le plus tôt possible au Service Arbitrage, mais pas plus tard que trente jours après la demande. A l'issue de ce délai, le Service Arbitrage peut, sur base de son évaluation du dossier, clôturer celui-ci d'office.

Le cas échéant, le Service Arbitrage se concerta avec les parties qui contestent une attribution de la cause ou du nombre total de minutes de retard. Si la concertation n'aboutit pas de sorte qu'une partie se voit attribuer un nombre de minutes de retard qu'elle conteste, le Service Arbitrage soumet alors les points de vue des deux parties à l'organe de contrôle afin qu'il décide du nombre de minutes de retard à attribuer. L'organe de contrôle dispose d'un délai de trente jours à compter du moment où la contestation lui a été soumise, pour communiquer sa décision aux parties concernées. ».

**Art. 11.** Dans l'article 31/8 du même arrêté, inséré par l'arrêté royal du 6 juillet 2011, les mots « gestionnaire de l'infrastructure » sont remplacés par les mots « Service Arbitrage ».

**Art. 12.** L'article 31/9 du même arrêté, inséré par l'arrêté royal du 6 juillet 2011, est remplacé par ce qui suit :

« Art. 31/9. Par le biais du rapport visé à l'article 31/8, le Service Arbitrage informe chaque partie des résultats qui la concernent, à savoir :

- 1° le nombre total de minutes de retard;
- 2° le nombre de minutes de retard, comparé à l'objectif que celle-ci doit atteindre en matière de qualité;
- 3° les contestations citées à l'article 31/8;
- 4° le bonus/malus calculé conformément à la section 2;
- 5° la valeur pivot provisoire et les valeurs visées à l'article 31/14 et la valeur pivot définitive de l'année écoulée, accompagnées des données ayant servi au calcul de ces valeurs pivots;
- 6° le montant total des boni et des mali de toutes les parties.

Le Service Arbitrage transmet les rapports annuels visés à l'alinéa 1<sup>er</sup> à l'organe de contrôle et au Service public fédéral Mobilité et Transports. ».

**Art. 13.** Dans l'article 31/13 du même arrêté, inséré par l'arrêté royal du 6 juillet 2011, les modifications suivantes sont apportées :

1° l'alinéa 1<sup>er</sup> est remplacé par ce qui suit :

« Au début de chaque année, une valeur pivot provisoire est attribuée à chaque partie, dans l'attente du rapport annuel visé à l'article 31/8. Elle est exprimée en nombre de minutes et est égale :

1° pour le gestionnaire de l'infrastructure, au nombre total de minutes de retard causé par lui pendant les trois dernières années, divisé par le nombre total de train-kilomètre que l'ensemble des entreprises ferroviaires a parcouru sur le réseau du gestionnaire de l'infrastructure durant ces mêmes trois années, multiplié par le nombre total de train-kilomètre demandé auprès du gestionnaire de l'infrastructure par l'ensemble des entreprises ferroviaires pour l'année considérée;

2° pour une entreprise ferroviaire active dans le transport de voyageurs, au nombre global moyen de minutes de retard par train-kilomètre, obtenu en divisant le nombre total de minutes de retard attribué à l'ensemble des entreprises ferroviaires actives dans le transport de voyageurs conformément à l'article 31/4, par le nombre total de train-kilomètres que l'ensemble des entreprises ferroviaires actives dans le transport de voyageurs a parcouru sur le réseau du gestionnaire de l'infrastructure durant les trois dernières années, multiplié par le nombre de train-kilomètres demandé par l'entreprise ferroviaire en question pour l'année considérée;

3° pour une entreprise ferroviaire active dans le transport de marchandises, au nombre global moyen de minutes de retard par train-kilomètre, obtenu en divisant le nombre total de minutes de retard attribué à l'ensemble des entreprises ferroviaires actives dans le transport de marchandises conformément à l'article 31/4, par le nombre total de train-kilomètres que l'ensemble des entreprises ferroviaires actives dans le transport de marchandises a parcouru sur le réseau du gestionnaire de l'infrastructure durant les trois dernières années, multiplié par le nombre de train-kilomètres demandé par l'entreprise ferroviaire en question pour l'année considérée. »;

spoedig mogelijk aan de Dienst Arbitrage, maar niet later dan dertig dagen na de aanvraag. Na het verstrijken van deze termijn, kan de Dienst Arbitrage, op basis van zijn beoordeling van het dossier, dit ambtshalve afsluiten.

Zo nodig overlegt de Dienst Arbitrage met de partijen die een toewijzing van de oorzaak of van het totaal aantal minuten vertraging betwisten. Indien het overleg niet slaagt en een partij een aantal minuten vertraging toegewezen krijgt dat zij betwist, dan legt de Dienst Arbitrage de zienswijzen van beide partijen voor aan het toezichthoudende orgaan opdat het beslist over het aantal minuten vertraging dat moet worden toegekend. Het toezichthoudende orgaan beschikt over een termijn van dertig dagen, te rekenen vanaf het ogenblik dat de betwisting haar werd voorgelegd, om haar beslissing aan de betrokken partijen mee te delen.".

**Art. 11.** In artikel 31/8 van hetzelfde besluit, ingevoegd door het koninklijk besluit van 6 juli 2011, wordt het woord "infrastructuurbeheerder" vervangen door de woorden "Dienst Arbitrage".

**Art. 12.** Artikel 31/9 van hetzelfde besluit, ingevoegd door het koninklijk besluit van 6 juli 2011, wordt vervangen als volgt :

"Art. 31/9. Door middel van het in artikel 31/8 bedoelde verslag licht de Dienst Arbitrage elke partij in over de resultaten die hen aanbelangen, met name :

- 1° het totaal aantal minuten vertraging;
- 2° het aantal minuten vertraging, vergeleken met de door haar te bereiken kwaliteitsdoelstelling;
- 3° de betwistingen bedoeld in artikel 31/8;
- 4° de bonus/malus berekend overeenkomstig afdeling 2;
- 5° de voorlopige spilwaarde en de waarden voorzien in artikel 31/14 en de definitieve spilwaarde van het voorbije jaar, vergezeld van de gegevens waarmee deze spilwaarden werden berekend;
- 6° het totale bedrag aan boni en mali van alle partijen.

De Dienst Arbitrage maakt de jaarlijkse verslagen bedoeld in het eerste lid over aan het toezichthoudende orgaan en aan de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer.".

**Art. 13.** In artikel 31/13 van hetzelfde besluit, ingevoegd door het koninklijk besluit van 6 juli 2011, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° het eerste lid wordt vervangen als volgt :

"In het begin van elk jaar wordt aan elke partij een voorlopige spilwaarde toegekend, in afwachting van het jaarlijks verslag bedoeld in artikel 31/8. Zij is uitgedrukt in aantal minuten en is gelijk aan :

1° voor de infrastructuurbeheerder, het totaal aantal door hem in de afgelopen drie jaren veroorzaakte minuten vertraging, gedeeld door het totaal aantal treinkilometer dat alle spoorwegondernemingen samen in diezelfde drie jaren op het netwerk van de infrastructuurbeheerder gereden hebben, vermenigvuldigd met het totaal aantal door alle spoorwegondernemingen bij de infrastructuurbeheerder aangevraagde treinkilometer voor het beschouwde jaar;

2° voor een spoorwegonderneming in het reizigersvervoer, het gemiddelde globale aantal minuten vertraging per treinkilometer, verkregen door het totaal aantal minuten vertraging toegewezen aan alle spoorwegondernemingen in het reizigersvervoer zoals voorzien in artikel 31/4 te delen door het totaal aantal treinkilometer dat alle spoorwegondernemingen in het reizigersvervoer samen in de afgelopen drie jaren op het netwerk van de infrastructuurbeheerder gereden hebben, vermenigvuldigd met het door de desbetreffende spoorwegonderneming voor het beschouwde jaar aangevraagde aantal treinkilometer;

3° voor een spoorwegonderneming in het goederenvervoer, het gemiddelde globale aantal minuten vertraging per treinkilometer, verkregen door het totaal aantal minuten vertraging toegewezen aan alle spoorwegondernemingen in het goederenvervoer zoals voorzien in artikel 31/4 te delen door het totaal aantal treinkilometer dat alle spoorwegondernemingen in het goederenvervoer samen in de afgelopen drie jaren op het netwerk van de infrastructuurbeheerder gereden hebben, vermenigvuldigd met het door de desbetreffende spoorwegonderneming voor het beschouwde jaar aangevraagde aantal treinkilometer.";

2° entre les alinéas 1<sup>er</sup> et 2, un alinéa est inséré, rédigé comme suit :

« Les parties peuvent contester auprès de l'organe de contrôle la valeur pivot provisoire qui leur a été attribuée dans un délai de dix jours après qu'elle a été communiquée par le Service Arbitrage. L'organe de contrôle se prononce sur la valeur pivot provisoire contestée dans un délai de trente jours après l'introduction de la contestation. »;

3° l'alinéa 3 ancien, devenu alinéa 4, est abrogé.

**Art. 14.** Dans l'article 31/14 du même arrêté, inséré par l'arrêté royal du 6 juillet 2011, les mots « 20 % » sont remplacés par les mots « 40 % ».

**Art. 15.** L'article 31/15 du même arrêté, inséré par l'arrêté royal du 6 juillet 2011, est complété par un alinéa rédigé comme suit :

« Si le bonus global est inférieur au malus global pour la même année, le malus de chaque partie est réduit de manière proportionnelle de telle sorte que le total des boni à payer soit égal au total des mali à percevoir. ».

**Art. 16.** L'article 31/16 du même arrêté, inséré par l'arrêté royal du 6 juillet 2011, est complété par un alinéa rédigé comme suit :

« Si le malus global est inférieur au bonus global pour la même année, le bonus de chaque partie est réduit de manière proportionnelle de telle sorte que le total des boni à payer soit égal au total des mali à percevoir. ».

**Art. 17.** Dans l'article 31/17 du même arrêté, inséré par l'arrêté royal du 6 juillet 2011, les modifications suivantes sont apportées :

1° l'alinéa 1<sup>er</sup> est remplacé par ce qui suit :

« Chaque partie verse, au plus tard le 30 juin, le montant du malus qui lui a été attribué pour l'année civile écoulée sur un compte bancaire ouvert spécifiquement pour ce système d'amélioration des performances, au nom du gestionnaire de l'infrastructure mais entièrement distinct de la comptabilité de celui-ci. »;

2° l'alinéa 2 est remplacé par ce qui suit :

« Le Service Arbitrage, qui gère ce compte bancaire, informe le Service public fédéral Mobilité et Transports des mouvements de ce compte. ».

**Art. 18.** Dans l'article 31/18 du même arrêté, inséré par l'arrêté royal du 6 juillet 2011, les mots « gestionnaire de l'infrastructure » sont remplacés par les mots « Service Arbitrage ».

**Art. 19.** L'article 31/20 du même arrêté, inséré par l'arrêté royal du 6 juillet 2011, est abrogé.

**Art. 20.** L'article 31/21 du même arrêté, inséré par l'arrêté royal du 6 juillet 2011, est remplacé par ce qui suit :

« Art. 31/21. Les boni non versés sont majorés annuellement au taux appliqué sur le compte ouvert au nom du gestionnaire d'infrastructure visé à l'article 31/17. ».

**Art. 21.** L'article 31/22 du même arrêté, inséré par l'arrêté royal du 6 juillet 2011, est remplacé par ce qui suit :

« Art. 31/22. Le Service public fédéral Mobilité et Transports évalue chaque année l'application du système d'amélioration des performances. ».

**Art. 22.** Dans l'article 31/23, alinéa 1<sup>er</sup>, du même arrêté, inséré par l'arrêté royal du 6 juillet 2011, les mots « 9 de la loi » sont remplacés par les mots « 8 du Code ferroviaire ».

**Art. 23.** Dans l'annexe 1<sup>re</sup> du même arrêté, insérée par l'arrêté royal du 6 juillet 2011, la formule « Malus =  $M(p) \times (Mv(p) - D(p)) / (D(p) \times 20 \%)$  » est remplacée par la formule « Malus =  $M(p) \times \{Mv(p) - D(p)\} / \{D(p) \times 40 \%\}$  ».

**Art. 24.** Dans l'annexe 2 du même arrêté, insérée par l'arrêté royal du 6 juillet 2011, la formule « Bonus =  $M(p) \times (D(p) - Mv(p)) / (D(p) \times 20 \%)$  » est remplacée par la formule « Bonus =  $M(p) \times \{D(p) - Mv(p)\} / \{D(p) \times 40 \%\}$  ».

**Art. 25.** Le présent arrêté entre en vigueur le dixième jour qui suit sa publication au *Moniteur belge*, à l'exception des articles 1, 2°, 8 jusqu'à 21 inclus, 23 et 24, qui produisent leurs effets le 1<sup>er</sup> janvier 2014.

2° tussen het eerste en het tweede lid wordt een lid ingevoegd, luidende :

“De partijen kunnen de hen toegewezen voorlopige spelwaarde betwisten bij het toezichthoudende orgaan, binnen een termijn van tien dagen na mededeling door de Dienst Arbitrage. Het toezichthoudende orgaan spreekt zich uit over de betwiste voorlopige spelwaarde binnen een termijn van dertig dagen na indiening van de betwisting.”;

3° het vroegere derde lid, dat het vierde lid wordt, wordt opgeheven.

**Art. 14.** In artikel 31/14 van hetzelfde besluit, ingevoegd door het koninklijk besluit van 6 juli 2011, worden de woorden “20 %” vervangen door de woorden “40 %”.

**Art. 15.** Artikel 31/15 van hetzelfde besluit, ingevoegd door het koninklijk besluit van 6 juli 2011, wordt aangevuld met een lid, luidende :

“Indien de globale bonus kleiner is dan de globale malus voor datzelfde jaar, wordt de malus voor elke partij evenredig beperkt zodat het aantal van de uit te betalen boni gelijk is aan het totaal van de te ontvangen mali.”.

**Art. 16.** Artikel 31/16 van hetzelfde besluit, ingevoegd door het koninklijk besluit van 6 juli 2011, wordt aangevuld met een lid, luidende :

“Indien de globale malus kleiner is dan de globale bonus voor datzelfde jaar, wordt de bonus voor elke partij evenredig beperkt zodat het aantal van de uit te betalen boni gelijk is aan het totaal van de te ontvangen mali.”.

**Art. 17.** In artikel 31/17 van hetzelfde besluit, ingevoegd door het koninklijk besluit van 6 juli 2011, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° het eerste lid wordt vervangen als volgt :

“Elke partij stort uiterlijk op 30 juni het bedrag van de aan haar voor het afgelopen kalenderjaar toegekende malus, op een speciaal voor deze prestatieregeling geopende bankrekening, op naam van de infrastructuurbeheerder maar volledig gescheiden van diens boekhouding.”;

2° het tweede lid wordt vervangen als volgt :

“De Dienst Arbitrage, die deze bankrekening beheert, informeert de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer van de verrichtingen op deze rekening.”.

**Art. 18.** In artikel 31/18, eerste lid, van hetzelfde besluit, ingevoegd door het koninklijk besluit van 6 juli 2011, wordt het woord “infrastructuurbeheerder” vervangen door de woorden “Dienst Arbitrage”.

**Art. 19.** Artikel 31/20 van hetzelfde besluit, ingevoegd door het koninklijk besluit van 6 juli 2011, wordt opgeheven.

**Art. 20.** Artikel 31/21 van hetzelfde besluit, ingevoegd door het koninklijk besluit van 6 juli 2011, wordt vervangen als volgt :

“Art. 31/21. De niet gestorte boni worden jaarlijks vermeerderd met de rente van toepassing op de rekening geopend op naam van de infrastructuurbeheerder bedoeld in artikel 31/17.”.

**Art. 21.** Artikel 31/22 van hetzelfde besluit, ingevoegd door het koninklijk besluit van 6 juli 2011, wordt vervangen als volgt :

“Art. 31/22. De Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer evalueert jaarlijks de toepassing van de prestatieregeling.”.

**Art. 22.** In artikel 31/23, eerste lid, van hetzelfde besluit, ingevoegd door het koninklijk besluit van 6 juli 2011, worden de woorden “9 van de wet” vervangen door de woorden “8 van de Spoorcodex”.

**Art. 23.** In bijlage 1 van hetzelfde besluit, ingevoegd door het koninklijk besluit van 6 juli 2011, wordt de formule “Malus =  $M(p) \times (Mv(p) - D(p)) / (D(p) \times 20 \%)$ ” vervangen door de formule “Malus =  $M(p) \times \{Mv(p) - D(p)\} / \{D(p) \times 40 \%\}$ ”.

**Art. 24.** In bijlage 2 van hetzelfde besluit, ingevoegd door het koninklijk besluit van 6 juli 2011, wordt de formule “Bonus =  $M(p) \times (D(p) - Mv(p)) / (D(p) \times 20 \%)$ ” vervangen door de formule “Bonus =  $M(p) \times \{D(p) - Mv(p)\} / \{D(p) \times 40 \%\}$ ”.

**Art. 25.** Dit besluit treedt in werking de tiende dag na de bekendmaking ervan in het *Belgisch Staatsblad*, met uitzondering van de artikelen 1, 2°, 8 tot en met 21, 23 en 24, die uitwerking hebben met ingang van 1 januari 2014.

**Art. 26.** Le ministre qui a le transport ferroviaire dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 29 mai 2015.

PHILIPPE

Par le Roi :

La Ministre de la Mobilité,  
Mme J. GALANT

**Art. 26.** De minister bevoegd voor het spoorwegvervoer is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 29 mei 2015.

FILIP

Van Koningswege :

De Minister van Mobiliteit,  
Mevr. J. GALANT

SERVICE PUBLIC FEDERAL EMPLOI,  
TRAVAIL ET CONCERTATION SOCIALE

[2015/202403]

**2 JUIN 2015.** — Arrêté royal abrogeant l'arrêté royal du 26 novembre 1968 instituant un Bureau permanent à la Commission paritaire régionale pour le port d'Anvers, dénommée « Nationaal Paritair Comité der Haven van Antwerpen » (1)

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

Vu la loi du 5 décembre 1968 sur les conventions collectives de travail et les commissions paritaires, l'article 49, alinéa 1<sup>er</sup> ;

Vu l'arrêté royal du 26 novembre 1968 instituant un Bureau permanent à la Commission paritaire régionale pour le port d'Anvers, dénommée « Nationaal Paritair Comité der Haven van Antwerpen » ;

Vu l'avis de l'Inspecteur des Finances, donné le 4 août 2014 ;

Vu l'avis 56.686/1 du Conseil d'Etat, donné le 27 octobre 2014, en application de l'article 84, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, 2<sup>o</sup>, des lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973 ;

Considérant que la Sous-commission paritaire pour le port d'Anvers, dénommée « Nationaal Paritair Comité der haven van Antwerpen », a formulé une proposition, le 23 juin 2014 ;

Sur la proposition du Ministre de l'Emploi,

Nous avons arrêté et arrêtons :

**Article 1<sup>er</sup>.** L'arrêté royal du 26 novembre 1968 instituant un Bureau permanent à la Commission paritaire régionale pour le port d'Anvers, dénommée « Nationaal Paritair Comité der haven van Antwerpen », est abrogé.

**Art. 2.** Le ministre qui a l'Emploi dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 2 juin 2015.

PHILIPPE

Par le Roi :

Le Ministre de l'Emploi,  
K. PEETERS

—  
Note

(1) Références au *Moniteur belge* :

Loi du 5 décembre 1968, *Moniteur belge* du 15 janvier 1969.

Arrêté royal du 12 août 1974, *Moniteur belge* du 10 septembre 1974.

Arrêté royal du 26 novembre 1968, *Moniteur belge* du 17 décembre 1968.

FEDERALE OVERHEIDSDIENST WERKGELEGENHEID,  
ARBEID EN SOCIAAL OVERLEG

[2015/202403]

**2 JUNI 2015.** — Koninklijk besluit tot opheffing van het koninklijk besluit van 26 november 1968 tot oprichting van een Bestendig Bureau bij het Gewestelijk Paritair Comité voor de haven van Antwerpen, genaamd "Nationaal Paritair Comité der Haven van Antwerpen" (1)

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

Gelet op de wet van 5 december 1968 betreffende de collectieve arbeidsovereenkomsten en de paritaire comités, artikel 49, eerste lid ;

Gelet op het koninklijk besluit van 26 november 1968 tot oprichting van een Bestendig Bureau bij het Gewestelijk Paritair Comité voor de haven van Antwerpen, genaamd "Nationaal Paritair Comité der Haven van Antwerpen" ;

Gelet op het advies van de inspecteur van Financiën, gegeven op 4 augustus 2014 ;

Gelet op advies 56.686/1 van de Raad van State, gegeven op 27 oktober 2014, met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 2<sup>o</sup>, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973 ;

Overwegende dat het Paritair Subcomité voor de haven van Antwerpen, "Nationaal Paritair Comité der haven van Antwerpen" genaamd, op 23 juni 2014 een voorstel heeft geformuleerd ;

Op de voordracht van de Minister van Werk,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

**Artikel 1.** Het koninklijk besluit van 26 november 1968 tot oprichting van een Bestendig Bureau bij het Gewestelijk Paritair Comité voor de haven van Antwerpen, genaamd "Nationaal Paritair Comité der haven van Antwerpen", wordt opgeheven.

**Art. 2.** De minister bevoegd voor Werk is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, op 2 juni 2015.

FILIP

Van Koningswege :

De Minister van Werk,  
K. PEETERS

—  
Nota

(1) Verwijzingen naar het *Belgisch Staatsblad* :

Wet van 5 december 1968, *Belgisch Staatsblad* van 15 januari 1969.

Koninklijk besluit van 12 augustus 1974, *Belgisch Staatsblad* van 10 september 1974.

Koninklijk besluit van 26 november 1968, *Belgisch Staatsblad* van 17 december 1968.