

Si toutefois un examen CT réalisé à des fins de localisation ou de correction d'atténuation relève des procédures du service de médecine nucléaire, celui-ci doit être audité dans le cadre de l'audit du service de médecine nucléaire sur base des critères relatifs aux examens CT du B-QUANUM.

L'audit clinique est réalisé indépendamment dans chaque service où ces pratiques sont mises en œuvre.

#### CHAPITRE 2. — Modalités de réalisation des audits cliniques

**Art. 3.** Un audit clinique s'effectue sous forme d'une autoévaluation répétée tous les deux ans.

**Art. 4.** Les autoévaluations sont réalisées selon les principes et la méthodologie décrits dans le B-QUAADRIL.

##### Section 1. — Autoévaluation

**Art. 5.** Une autoévaluation est réalisée par des personnes liées à l'installation radiologique évaluée.

**Art. 6.** Une autoévaluation s'effectue sur la base des questionnaires figurant dans le B-QUAADRIL.

**Art. 7. § 1.** Le résultat de l'autoévaluation se présente sous forme d'un rapport d'autoévaluation. Sur la base de ce rapport, il convient d'établir un plan d'action, assorti d'échéances. Le suivi de ce plan doit être documenté.

§ 2. Le rapport d'autoévaluation, le plan d'action et le suivi documenté de celui-ci constituent la base de l'autoévaluation suivante.

§ 3. Le rapport d'autoévaluation, le plan d'action et le suivi documenté doivent être traités en toute confidentialité et sont destinés à un usage interne à l'installation radiologique évaluée.

##### Section 2. — Traitement et conservation des données

**Art. 8.** En application de la réglementation relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel, le traitement des données à caractère personnel relatives à la santé peut, sauf dans le cas d'un consentement écrit de la personne concernée ou lorsque le traitement est nécessaire pour la prévention d'un danger concret ou la répression d'une infraction pénale déterminée, uniquement être effectué sous la responsabilité d'un professionnel des soins de santé.

**Art. 9.** Il est impératif de conserver dans le dossier de l'installation radiologique audité toutes les mesures effectuées dans le cadre de l'audit clinique, les copies des formulaires remplis et des calculs.

#### CHAPITRE 3. — Disposition finale

**Art. 10.** Le présent arrêté entre en vigueur le 1<sup>er</sup> septembre 2019. Bruxelles, le 19 juillet 2019.

Le Directeur général,  
Fr. HARDEMAN

Indien evenwel een CT voor lokalisatie of attenuatiecorrectie valt onder de procedures van de dienst nucleaire geneeskunde dan dient deze geauditeerd te worden binnen de audit van de dienst nucleaire geneeskunde aan de hand van de criteria over CT in het B-QUANUM.

De klinische audit wordt afzonderlijk uitgevoerd voor elke dienst binnen de inrichting waar deze handelingen uitgevoerd worden.

#### HOOFDSTUK 2. — Modaliteiten voor de uitvoering van klinische audits

**Art. 3.** Een klinische audit gebeurt door middel van een zelfevaluatie die tweejaarlijks herhaald wordt.

**Art. 4.** De zelfevaluaties gebeuren volgens de principes en de methodologie beschreven in het B-QUAADRIL.

##### Afdeling 1. — Zelfevaluatie

**Art. 5.** Een zelfevaluatie wordt uitgevoerd door personen die verbonden zijn aan de radiologische installatie die geëvalueerd wordt.

**Art. 6.** Een zelfevaluatie gebeurt aan de hand van de vragenlijsten opgenomen in het B-QUAADRIL.

**Art. 7. § 1.** Het resultaat van de zelfevaluatie is een zelfevaluatie-rapport. Op basis van dit rapport wordt een actieplan met termijnen opgesteld. De opvolging hiervan wordt gedocumenteerd.

§ 2. Het zelfevaluatie-rapport, het actieplan en de gedocumenteerde opvolging ervan vormen de basis voor de volgende zelfevaluatie.

§ 3. Het zelfevaluatie-rapport, het actieplan en de gedocumenteerde opvolging dienen vertrouwelijk te worden behandeld en zijn bestemd voor eigen gebruik van de geëvalueerde radiologische installatie.

##### Afdeling 2. — Verwerking en bewaren van de gegevens

**Art. 8.** In toepassing van de regelgeving over de bescherming van natuurlijke personen bij de verwerking van persoonsgegevens mogen persoonsgegevens betreffende de gezondheid, behoudens schriftelijke toestemming van de betrokkene of wanneer de verwerking noodzakelijk is voor het voorkomen van een dringend gevaar of voor de beteugeling van een bepaalde strafrechtelijke inbreuk, enkel worden verwerkt onder de verantwoordelijkheid van een beroepsbeoefenaar in de gezondheidszorg.

**Art. 9.** Metingen uitgevoerd als onderdeel van de klinische audit, kopieën van de ingevulde formulieren en berekeningen moeten worden bewaard in het dossier van de geauditeerde radiologische installatie.

#### HOOFDSTUK 3. — Slotbepaling

**Art. 10.** Dit besluit treedt in werking op 1 september 2019. Brussel, 19 juli 2019.

De Directeur-generaal,  
Fr. HARDEMAN

## SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

Direction générale Politique de Mobilité durable et ferroviaire

[C – 2019/13661]

**19 JUILLET 2019. — Arrêté royal 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 règlement d'exécution (UE) 2015/909 de la Commission du 12 juin 2015 concernant les modalités de calcul du coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire ;

Vu le Code ferroviaire, les articles 41, § 2, alinéa 3, 43, alinéa 1<sup>er</sup>, 46, alinéa 1<sup>er</sup> et 56, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, inséré par la loi du 15 juin 2015 ;

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'avis du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, donné le 29 avril 2019 ;

## FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

Directoraat-generaal Duurzame Mobiliteit en Spoorbeleid

[C – 2019/13661]

**19 JULI 2019. — Koninklijk besluit betreffende de verdeling van de spoorweginfrastructuurcapaciteiten 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 Uitvoeringsverordening (EU) 2015/909 van de Commissie van 12 juni 2015 betreffende de modaliteiten voor de berekening van de kosten die rechtstreeks uit de exploitatie van de treindienst voortvloeien;

Gelet op de Spoorcodex, de artikelen 41, § 2, derde lid, 43, eerste lid, 46, eerste lid en 56, § 1, eerste lid, ingevoegd bij de wet van 15 juni 2015;

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

Gelet op het advies van de spoorweginfrastructuurbeheerder, gegeven op 29 april 2019;

Vu l'avis de l'Inspecteur des Finances, donné le 2 mai 2019 ;

Vu l'accord de la Ministre du Budget, donné le 2 mai 2019 ;

Vu l'association des gouvernements de régions ;

Vu le rapport d'évaluation établi par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire quant à la pertinence de majorations pour des segments de marché spécifiques en vertu de l'article 56, alinéa 3, du Code ferroviaire ;

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 ;

Vu l'avis n° 66.359/4 du Conseil d'État, donné le 10 juillet 2019, 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 ;

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

Nous avons arrêté et arrêtons :

#### CHAPITRE 1<sup>er</sup>. — *Dispositions générales*

**Article 1<sup>er</sup>.** Le présent arrêté transpose partiellement la Directive 2012/34/UE du Parlement Européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen.

**Art. 2.** Pour l'application du présent arrêté, il y a lieu d'entendre par :

1° « train à grande vitesse » : tout train conçu pour la grande vitesse, circulant souvent en site propre, et assuré par du matériel automoteur spécifique ;

2° « train rapide de voyageurs » : tout train apte à circuler à la vitesse autorisée par la signalisation et qui effectue un nombre limité d'arrêts sur la ligne ;

3° « train lent de voyageurs » : tout train de voyageurs autre que rapide ;

4° « train rapide de marchandises » : tout train de marchandises apte à circuler à une vitesse égale ou supérieure à 100 km/h ;

5° « train lent de marchandises » tout train de marchandises autre que rapide ;

6° « autres trains » : tout train de service ou de travaux.

#### CHAPITRE 2. — *Capacités de l'infrastructure ferroviaire*

**Art. 3.** § 1<sup>er</sup>. Les priorités visées à l'article 43, alinéa 1<sup>er</sup>, du Code ferroviaire sont les suivantes :

Sur les lignes à grande vitesse :

1° les trains à grande vitesse ;

2° les trains rapides de voyageurs ;

3° les autres trains.

Sur les lignes spécialisées pour le transport de marchandises :

1° les trains de marchandises rapides ;

2° les trains de marchandises lents ;

3° les trains de voyageurs ;

4° les autres trains.

Sur les lignes spécialisées pour le transport de voyageurs :

1° les trains à grande vitesse et les trains rapides de voyageurs ;

2° les trains de voyageurs lents ;

3° les trains de marchandises ;

4° les autres trains.

Sur les lignes mixtes :

1° les trains à grande vitesse et les trains rapides de voyageurs ;

2° les trains de voyageurs lents et les trains rapides de marchandises ;

3° les trains de marchandises lents ;

4° les autres trains.

§ 2. Lorsque l'application des priorités visées au paragraphe 1<sup>er</sup>, ne permet pas d'attribuer une capacité à un candidat plutôt qu'à un autre, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire attribue la capacité au candidat dont la demande de capacité produit le montant total mensuel le plus élevé de redevance d'utilisation sur le trajet total demandé sur l'infrastructure ferroviaire nationale.

Gelet op het advies van de Inspecteur van Financiën, gegeven op 2 mei 2019;

Gelet op de akkoordbevinding van de Minister van Begroting, d.d. 2 mei 2019;

Gelet op de betrokkenheid van de gewestregeringen;

Gelet op het evaluatieverslag opgemaakt door de spoorweginfrastructuurbeheerder betreffende de relevantie van extra retributies voor specifieke marktsegmenten krachtens artikel 56, derde lid, van de Spoorcodex;

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 ;

Gelet op advies nr. 66.359/4 van de Raad van State, gegeven op 10 juli 2019, met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

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

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

#### HOOFDSTUK 1. — *Algemene bepalingen*

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

**Art. 2.** Voor de toepassing van dit besluit, wordt verstaan onder:

1° "hogesnelheidstrein" : elke trein ontworpen voor hoge snelheden, vaak rijdend in eigen bedding, en bestaande uit specifiek zelfaangedreven materieel;

2° "snelle reizigerstrein" : elke trein die kan rijden tegen de door de seinrichting toegelaten snelheid en die op de lijn een beperkt aantal haltes heeft;

3° "trage reizigerstrein" : elke andere trein dan snelle reizigerstrein;

4° "snelle goederentrein" : elke goederentrein die kan rijden tegen een snelheid van meer dan of gelijk aan 100 km/h;

5° "trage goederentrein" : elke andere trein dan snelle goederentrein;

6° "andere treinen" : elke dienst- of werktrein.

#### HOOFDSTUK 2. — *Spoorweginfrastructuurcapaciteit*

**Art. 3.** De in artikel 43, eerste lid, van de Spoorcodex bedoelde prioriteiten zijn de volgende:

Op de hogesnelheidslijnen:

1° de hogesnelheidstreinen;

2° de snelle reizigerstreinen;

3° de andere treinen.

Op de lijnen hoofdzakelijk bestemd voor goederenvervoer:

1° de snelle goederentreinen;

2° de trage goederentreinen;

3° de reizigerstreinen;

4° de andere treinen.

Op de lijnen hoofdzakelijk bestemd voor reizigersvervoer:

1° de hogesnelheidstreinen en de snelle reizigerstreinen;

2° de trage reizigerstreinen;

3° de goederentreinen;

4° de andere treinen.

Op de gemengde lijnen :

1° de hogesnelheidstreinen en de snelle reizigerstreinen;

2° de trage reizigerstreinen en de snelle goederentreinen;

3° de trage goederentreinen;

4° de andere treinen.

§ 2. Wanneer de toepassing van de voorrangscriteria bedoeld in het eerste lid niet toelaat een capaciteit eerder aan een kandidaat dan aan een andere toe te wijzen, wijst de spoorweginfrastructuurbeheerder de capaciteit toe aan de kandidaat van wie de capaciteitsaanvraag het hoogste maandelijkse totaalbedrag aan retributie voor het gebruik oplevert op het totale gevraagde traject over de nationale spoorweginfrastructuur.

**Art. 4.** Dans le cadre de l'application de l'article 36 du Code ferroviaire, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire procède, le cas échéant, à une évaluation de la nécessité de maintenir une réserve de capacités dans le cadre de l'horaire de service définitif afin de lui permettre de répondre rapidement aux demandes ad hoc prévisibles de capacités. La présente disposition s'applique également dans les cas où l'infrastructure est saturée.

**Art. 5.** Lorsque le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire a désigné des infrastructures ferroviaires spécifiques comme prévu à l'article 38 du Code ferroviaire, il peut accorder la priorité à ce type de trafic lors de la répartition des capacités de l'infrastructure.

**Art. 6.** L'analyse de capacités visée à l'article 41 du Code ferroviaire détermine les raisons de la saturation de la ou des section(s) de l'infrastructure ferroviaire. L'analyse indique quelles mesures peuvent être prises à court et/ou moyen terme afin de mettre fin au manque de capacités.

L'analyse tient notamment compte de l'infrastructure, des procédures d'exploitation, de la nature des divers services offerts et de l'effet de tous ces facteurs sur la capacité de l'infrastructure ferroviaire.

### CHAPITRE 3. — *Redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire*

#### Section 1<sup>re</sup>. — Dispositions générales

**Art. 7.** § 1<sup>er</sup>. La redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire couvre les éléments suivants :

- 1° l'accès à la ligne ferroviaire ou à une section de ligne et son utilisation ;
- 2° l'accès aux voies des gares et leur utilisation ;
- 3° le cas échéant, l'utilisation du système d'alimentation électrique pour le courant de traction ;
- 4° le cas échéant, l'accès aux voies de triage, de formation et de garage, ainsi que leur utilisation ;

La redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire couvre également le traitement administratif de la demande.

§ 2. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire peut prévoir des incitants financiers afin d'encourager les candidats visés à l'article 27/1 du Code ferroviaire à introduire les demandes de capacité de l'infrastructure ferroviaire le plus tôt possible et ce, sans préjudice du calendrier du processus de répartition visé à l'annexe VII de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen et, le cas échéant, à annuler le plus tôt possible la demande de capacité.

En cas de renonciation à la capacité demandée plus de soixante jours avant le jour de son utilisation, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ne facture pas de redevance.

**Art. 8.** Sans préjudice de la méthode d'indexation annuelle des prix unitaires telle que visée à l'article 12, les modifications des règles de calcul, de la valeur des coefficients et des prix unitaires sont adoptées au plus tard quatre mois avant la date limite d'introduction des demandes de capacité, visée à l'article 33 du Code ferroviaire.

Ces modifications, qui entraînent une mise à jour du document de référence du réseau, ne sont applicables qu'à partir de l'horaire de service qui suit celui au cours duquel elles ont été adoptées.

Les modifications visées à l'alinéa 1<sup>er</sup> peuvent être applicables avant l'entrée en vigueur de l'horaire de service qui suit celui au cours duquel elles ont été adoptées aux conditions cumulatives suivantes :

- 1° elles constituent une diminution du niveau de la redevance ;
- 2° elles font l'objet de la consultation visée à l'article 20 du Code ferroviaire ;
- 3° elles sont publiées au moins trois mois avant leur application.

**Art. 9.** La redevance de l'infrastructure ferroviaire est versée au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et fait l'objet d'une facturation mensuelle.

Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire peut percevoir une avance sur la redevance de l'infrastructure ferroviaire.

**Art. 4.** In het kader van de toepassing van artikel 36 van de Spoorcodex, maakt de spoorweginfrastructuurbeheerder, in voorkomend geval, een raming van de behoefte aan reservecapaciteit die binnen de definitieve dienstregeling beschikbaar moet zijn om snel op te verwachten ad-hoc aanvragen voor capaciteit te kunnen reageren. Dit geldt ook in geval van overbelaste infrastructuur.

**Art. 5.** De spoorweginfrastructuurbeheerder kan, wanneer hij specifieke spoorweginfrastructuur heeft aangeduid zoals bedoeld in artikel 38 van de Spoorcodex bij de verdeling van de infrastructuurcapaciteiten, voorrang geven aan dit type van verkeer.

**Art. 6.** De in artikel 41 van de Spoorcodex bedoelde capaciteitsanalyse stelt de redenen van de overbelasting van de betrokken spoorweginfrastructuursectie(s) vast. De analyse duidt aan welke maatregelen op korte en/of middellange termijn kunnen worden genomen om het capaciteitsgebrek op te heffen.

De analyse houdt rekening met onder meer de infrastructuur, de exploitatieprocedures, de aard van de verschillende diensten die worden geboden, en het effect van al deze factoren op de spoorweginfrastructuurcapaciteit.

### HOOFDSTUK 3. — *Retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur*

#### Afdeling 1. — Algemene bepalingen

**Art. 7.** § 1. De retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur dekt de volgende elementen:

- 1° de toegang tot de spoorlijn of tot een sectie van de lijn en zijn gebruik;
- 2° de toegang tot de sporen van stations en hun gebruik;
- 3° in voorkomend geval, het gebruik van een systeem van elektrische voeding voor de tractiestroom;
- 4° in voorkomend geval, de toegang tot rangeer-, vormings- en wijksporen alsook hun gebruik;

De retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur dekt ook de administratieve afhandeling van de aanvraag.

§ 2. De spoorweginfrastructuurbeheerder kan in financiële stimulanzen voorzien om de kandidaten bedoeld in artikel 27/1 van de Spoorcodex aan te moedigen hun capaciteitsaanvragen voor spoorweginfrastructuur zo vroeg mogelijk in te dienen en dit, onverminderd de kalender voor de toewijzingsprocedure bedoeld in bijlage VII van de richtlijn 2012/34/UE van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte, en, in voorkomend geval, de capaciteitsaanvraag in een zo vroeg mogelijk stadium te annuleren.

Bij afzegging van een gevraagde capaciteit meer dan zestig dagen voor de dag van het geplande gebruik, factureert de spoorweginfrastructuurbeheerder geen retributie.

**Art. 8.** Onverminderd de methode van jaarlijkse indexering van de eenheidsprijzen zoals bedoeld in artikel 12 worden de wijzigingen van de berekeningsregels, van de waarde van de coëfficiënten en van de eenheidsprijzen vastgesteld, uiterlijk vier maanden vóór de in artikel 33 van de Spoorcodex bedoelde uiterste datum voor het indienen van de capaciteitsaanvragen.

Deze wijzigingen, die een actualisering van de netverklaring met zich meebrengen, zijn pas van toepassing vanaf de dienstregeling die volgt op deze tijdens welke ze zijn vastgesteld.

De in het eerste lid bedoelde wijzigingen kunnen van toepassing zijn voor de inwerkingtreding van de dienstregeling die volgt op deze tijdens welke ze zijn vastgesteld onder de volgende cumulatieve voorwaarden :

- 1° ze vormen een vermindering van het niveau van de retributie ;
- 2° ze maken het voorwerp uit van de raadpleging bedoeld in artikel 20 van de Spoorcodex ;
- 3° ze worden bekendgemaakt ten minste drie maanden vóór hun toepassing.

**Art. 9.** De retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur wordt gestort aan de spoorweginfrastructuurbeheerder en maakt het voorwerp uit van een maandelijks facturatie.

De spoorweginfrastructuurbeheerder kan een voorschot ontvangen op de retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur.

**Art. 10.** Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire peut appliquer aux montants facturés non payés dans les délais, un intérêt de retard fixé au taux des intérêts judiciaires en vigueur. Les frais d'encaissement et de recouvrement sont à charge des entreprises ferroviaires.

**Art. 11.** § 1<sup>er</sup>. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire révisé au moins tous les cinq ans la méthode de calcul de la redevance d'utilisation de l'infrastructure.

§ 2. Dans le cadre de cette révision, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire évalue l'impact de la redevance sur les éléments suivants :

- 1° l'utilisation des capacités de l'infrastructure ferroviaire ;
- 2° la compétitivité des différents segments de marché ;
- 3° l'équilibre financier du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ;
- 4° l'usure des différents composants de l'infrastructure ferroviaire générée par la circulation des trains.

Cette évaluation tient compte, le cas échéant, de l'évolution des connaissances et de l'amélioration des bases de données.

§ 3. Une première évaluation a lieu au plus tard le 1<sup>er</sup> septembre 2021. Un rapport d'évaluation, portant au minimum sur les points 1° à 3° visés au paragraphe 2, est transmis par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire au Ministre et au Service public fédéral Mobilité et Transports après consultation des candidats.

**Art. 12.** L'indexation des prix unitaires a lieu chaque année au 1<sup>er</sup> janvier. Cette indexation correspond à une moyenne pondérée de « l'indice santé » (65 %) et de « l'indice services » (35 %) des prix à la consommation.

L'indice de référence est celui du mois de novembre qui précède l'adaptation de l'indice.

**Art. 13.** § 1<sup>er</sup>. Le calcul du coût direct distingue l'impact du service des trains sur les systèmes d'alimentation électrique en courant de traction des autres éléments de l'infrastructure ferroviaire. La partie du coût direct résultant de l'utilisation du système d'alimentation électrique est imputée aux circulations faisant un usage effectif de la traction électrique au prorata de leur consommation de courant de traction.

§ 2. Dans le cadre du calcul de la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire peut, conformément au règlement d'exécution (UE) 2015/909 de la Commission du 12 juin 2015 concernant les modalités de calcul du coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire, moduler les coûts directs unitaires moyens en fonction des caractéristiques techniques des circulations ayant un impact avéré sur le niveau d'usure subie par l'infrastructure et, si cela peut également être démontré, sur les autres coûts directement imputables à l'exploitation du service des trains. L'ampleur de cet impact est déterminée au moyen de méthodes d'estimation en ligne avec les bonnes pratiques en la matière et sur base de données fiables et pertinentes. Si le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire fait usage de cette possibilité, il prend au moins en considération l'impact de la masse et de la vitesse des convois.

Préalablement à la mise en œuvre de cette modulation, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire en demande l'approbation au Ministre.

*Section 2. — Majorations de la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire*

**Art. 14.** Afin de procéder au recouvrement total des coûts, déduction faite des subventions versées par l'Etat au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, des excédents dégagés d'autres activités commerciales et des autres revenus non remboursables provenant de source privée ou publique, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire peut déterminer les règles de majorations de la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, et ce conformément à l'article 56 du Code ferroviaire et aux principes suivants :

1° le calcul des majorations repose sur l'élasticité-prix de la demande de sillons. Les segments de marché sont établis sur base de la distinction entre :

- a) les services de fret et de voyageurs ;
- b) les services assurés par des trains à grande vitesse et les autres services ;
- c) les services rendus dans le cadre d'un contrat de service public au sens du règlement n°1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route et les services commerciaux ;

**Art. 10.** De spoorweginfrastructuurbeheerder mag verwijlinteresten aanrekenen volgens de geldende wettelijke rentevoet op de gefactuurde bedragen die niet binnen de termijnen werden betaald. De invorderings- en inningskosten zijn ten laste van de spoorwegondernemingen.

**Art. 11.** § 1. De spoorweginfrastructuurbeheerder herzielt ten minste elke vijf jaar de berekeningsmethode van de retributie voor het gebruik van de infrastructuur.

§ 2. Bij deze herziening evalueert de spoorweginfrastructuurbeheerder de impact van de retributie op de volgende elementen:

- 1° het gebruik van de spoorweginfrastructuurcapaciteit;
- 2° de competitiviteit van de verschillende marktsegmenten;
- 3° het financieel evenwicht van de spoorweginfrastructuurbeheerder;
- 4° de slijtage van de verschillende bestanddelen van de spoorweginfrastructuur te wijten aan het treinverkeer.

Deze evaluatie houdt, in voorkomend geval, rekening met de evolutie van de kennis en de verbetering van de gegevensbanken.

§ 3. De eerste evaluatie vindt uiterlijk op 1 september 2021 plaats. De spoorweginfrastructuurbeheerder maakt na raadpleging van de kandidaten een evaluatieverslag over aan de Minister en aan de Federale Overheidsdienst Mobilité en Vervoer dat betrekking heeft op minstens de punten 1° tot en met 3° van paragraaf 2.

**Art. 12.** De indexering van de eenheidsprijzen gebeurt elk jaar op 1 januari. Deze indexering stemt overeen met een gewogen gemiddelde van de "gezondheidsindex" (65 %) en de "dienstenindex" (35 %) van de consumptieprijzen.

De referentie-index is deze van de maand november die aan de indexaanpassing voorafgaat.

**Art. 13.** § 1. De berekening van de directe kosten onderscheidt de impact van de treindiensten op de elektrische voedingsinstallaties ten behoeve van de tractie van de andere elementen van de spoorweginfrastructuur. Het deel van de directe kosten dat voortvloeit uit het gebruik van elektrische voedingsinstallaties, wordt toegerekend aan ritten waarbij effectief gebruik wordt gemaakt van de elektrische tractie in verhouding tot hun tractiestroomverbruik.

§ 2. Bij de berekening van de retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur, kan de spoorweginfrastructuurbeheerder, overeenkomstig de uitvoeringsverordening (EU) 2015/909 van de Commissie van 12 juni 2015 betreffende de modaliteiten voor de berekening van de kosten die rechtstreeks uit de exploitatie van de treindienst voortvloeien, de gemiddelde directe eenheidskosten differentiëren in functie van de technische karakteristieken van het verkeer met een bewezen impact op het niveau van slijtage dat de infrastructuur ondergaan heeft en, als dit eveneens kan aangetoond worden, op de andere kosten die rechtstreeks uit de exploitatie van de treindienst voortvloeien. De grootte van deze impact wordt bepaald door middel van waarderingsmethodes die in lijn liggen met de goede praktijken inzake de materie en op basis van betrouwbare en pertinente gegevens. Als de spoorweginfrastructuurbeheerder gebruik maakt van deze mogelijkheid, neemt hij ten minste de impact van de massa en de snelheid van de konvoien in rekening.

Voorafgaandelijk aan de toepassing van deze differentiatie, vraagt de spoorweginfrastructuurbeheerder de goedkeuring aan de Minister.

*Afdeling 2. — Extra retributies voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur*

**Art. 14.** Om te kunnen overgaan tot een totale kostendekking, onder aftrek van de toelagen door de Staat gestort aan de spoorweginfrastructuurbeheerder, overschotten uit andere commerciële activiteiten en andere niet-terugvorderbare inkomsten uit private of publieke bron, kan de spoorweginfrastructuurbeheerder de regels bepalen voor extra retributies voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur, en dit overeenkomstig artikel 56 van de Spoorcodex en overeenkomstig de volgende principes:

1° de berekening van extra retributies is gebaseerd op de prijselasticiteit van de vraag naar rijpaden. De marktsegmenten worden vastgesteld op basis van het onderscheid tussen:

- a) goederendiensten en reizigersdiensten;
- b) diensten verleend door hogesnelheidstreinen en andere diensten;
- c) diensten geleverd in het kader van een openbare dienstcontract in de zin van de Verordening nr. 1370/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 betreffende het openbaar personenvervoer per spoor en over de weg en commerciële diensten;

2° Pour les trains de voyageurs, le montant des majorations varie en fonction de la fréquentation des trains dans l'espace et dans le temps. Il est à cette fin procédé à une différenciation des tarifs en fonction des parties du réseau utilisées et des périodes de circulation ;

3° Sous réserve de l'analyse de soutenabilité visée à l'article 56 du Code ferroviaire, les majorations s'appliquent aux circulations commerciales et aux circulations effectuées dans le cadre d'un contrat de service public au sens du règlement n°1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route. La détermination du montant des majorations tient compte, le cas échéant, des différences significatives eu égard aux caractéristiques de l'offre et de la demande finale de transport dans les différents segments de marché ;

4° les majorations ne mettent pas en péril l'utilisation effective et optimale de l'infrastructure ferroviaire ;

5° sans préjudice de la révision visée à l'article 11, la valeur des paramètres retenus lors de l'établissement de la segmentation du marché et de la détermination des majorations est mise à jour au moins tous les cinq ans.

Les entreprises ferroviaires fournissent au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire les chiffres de fréquentation des trains entre les principaux nœuds du réseau ainsi que la recette moyenne par voyageur-kilomètre. La liste des principaux nœuds du réseau est établie par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et annexée au document de référence du réseau. Ces données sont traitées de manière confidentielle.

**Art. 15.** L'accès aux voies de faisceaux servant au triage, au garage, à la réception et à la formation des trains peut donner lieu à une redevance d'accès forfaitaire par utilisation. Le montant de cette rétribution, sans excéder le coût total majoré d'un bénéfice raisonnable conformément à l'article 51 du Code ferroviaire, est fixé de sorte à ne pas mettre en péril la compétitivité des segments de marché auxquels elle s'applique, compte tenu de l'ensemble des éléments de la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire.

#### CHAPITRE 4. — Dispositions finales

**Art. 16.** 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 est abrogé.

**Art. 17.** Le ministre qui a le transport ferroviaire dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 19 juillet 2019.

PHILIPPE

Par le Roi :

Le Ministre de la Mobilité,  
Fr. BELLOT

2° voor de reizigerstreinen varieert het bedrag van de extra retributies in functie van het gebruik van de treinen in de ruimte en in de tijd. Er wordt in dat opzicht overgegaan tot een differentiatie van de tarieven in functie van de delen van het netwerk die gebruikt worden en van de rijperiodes;

3° onder voorbehoud van de analyse van de houdbaarheid bedoeld in artikel 56 van de Spoorcodex, zijn de extra retributies van toepassing op commercieel verkeer en op verkeer dat uitgevoerd wordt in het kader van een openbare dienstcontract in de zin van de verordening nr. 1370/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 betreffende het openbaar personenvervoer per spoor en over de weg. De extra retributies houden, in voorkomend geval, rekening met significante verschillen in het licht van de karakteristieken van het aanbod en van de finale vervoersvraag in de verschillende marktsegmenten;

4° de extra retributies brengen het effectieve en optimale gebruik van de spoorweginfrastructuur niet in het gedrang;

5° onverminderd de herziening bedoeld in artikel 11, wordt de waarde van de parameters, die weerhouden zijn bij het instellen van de marktsegmentatie en bij het bepalen van de extra verhogingen, ten minste elke vijf jaar bijgewerkt.

De spoorwegondernemingen bezorgen de cijfers met betrekking tot het gebruik van de treinen tussen de belangrijkste knooppunten van het net alsook de gemiddelde opbrengst per reizigerskilometer aan de spoorweginfrastructuurbeheerder. De lijst van belangrijkste knooppunten van het net wordt opgesteld door de spoorweginfrastructuurbeheerder en gehecht aan de netverklaring. Deze gegevens worden vertrouwelijk behandeld.

**Art. 15.** De toegang tot de spoorbundels bestemd voor het rangeren, het parkeren, het ontvangen en het vormen van treinen kan aanleiding geven tot een forfaitaire retributie voor de toegang per gebruik. Het bedrag van deze retributie, dat de totale kosten vermeerderd met een redelijke winst overeenkomstig artikel 51 van de Spoorcodex niet mag overschrijden, wordt zodanig vastgesteld dat het concurrentiepositie van de marktsegmenten waarop ze betrekking heeft niet in het gedrang wordt gebracht, rekening houdend met het geheel van elementen van de retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur.

#### HOOFDSTUK 4. — Slotbepalingen

**Art. 16.** Het koninklijk besluit van 9 december 2004 betreffende de verdeling van de spoorweginfrastructuurcapaciteiten en de retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur wordt opgeheven.

**Art. 17.** De minister bevoegd voor het spoorwegvervoer is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 19 juli 2019.

FILIP

Van Koningswege :

De Minister van Mobiliteit,  
Fr. BELLOT

#### SERVICE PUBLIC FEDERAL DE PROGRAMMATION INTEGRATION SOCIALE, LUTTE CONTRE LA PAUVRETE ET ECONOMIE SOCIALE

[C - 2019/13860]

29 JUILLET 2019. — Arrêté royal portant octroi d'une intervention financière à certains centres publics d'action sociale suite à la réforme des mesures de promotion de la participation et de l'activation sociale des usagers pour l'année 2019

PHILIPPE, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi de finances du 21 décembre 2018 pour l'année budgétaire 2019, l'article 2;

Vu la loi du 27 mars 2019 ouvrant des crédits provisoires pour les mois d'avril, mai, juin et juillet 2019;

Vu la loi organique du 8 juillet 1976 des centres publics d'action sociale, l'article 57, § 1<sup>er</sup>, alinéa 2;

Vu la loi du 22 mai 2003 portant organisation du budget et de la comptabilité de l'Etat fédéral, les articles 121 à 124;

#### PROGRAMMATORISCHE FEDERALE OVERHEIDSDIENST MAATSCHAPPELIJKE INTEGRATIE, ARMOEDEBESTRIJDING EN SOCIALE ECONOMIE

[C - 2019/13860]

29 JULI 2019. — Koninklijk besluit houdende toekenning van een financiële tegemoetkoming aan bepaalde openbare centra voor maatschappelijk welzijn als gevolg van de hervorming van de maatregelen ter bevordering van de participatie en sociale activering van de gebruikers van de dienstverlening voor het jaar 2019

FILIP, Koning der Belgen,

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

Gelet op de financierwet van 21 december 2018 voor het begrotingsjaar 2019, artikel 2;

Gelet op de wet van 27 maart 2019 tot opening van voorlopige kredieten voor de maanden april, mei, juni en juli 2019;

Gelet op de organieke wet van 8 juli 1976 betreffende de openbare centra voor maatschappelijk welzijn, artikel 57, § 1, tweede lid;

Gelet op de wet van 22 mei 2003 houdende organisatie van de begroting en van de comptabiliteit van de federale Staat, de artikelen 121 tot 124;