

JUSTEL - Législation consolidée

<http://www.ejustice.just.fgov.be/eli/loi/2015/06/15/2015014185/justel>

Dossier numéro : 2015-06-15/03

Titre

15 JUIN 2015. - Loi modifiant la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire

Source : MOBILITE ET TRANSPORTS

Publication : Moniteur belge du 13-07-2015 page : 45726

Entrée en vigueur : 23-07-2015

Table des matières

[CHAPITRE 1er.](#) - Dispositions générales

Art. 1-2

[CHAPITRE 2.](#) - Modifications du Code ferroviaire

Art. 3-88

[CHAPITRE 3.](#) - Entrée en vigueur

Art. 89

[ANNEXES.](#)

Art. N1-N5

Texte

[CHAPITRE 1er.](#) - Dispositions générales

Article [1er.](#) La présente loi règle une matière visée à l'article 74 de la Constitution.

[Art. 2.](#) La présente loi transpose partiellement la Directive 2012/34/UE du Parlement Européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen ainsi que la Directive 2014/38/UE de la Commission du 10 mars 2014 modifiant l'annexe III de la Directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les nuisances sonores.

[CHAPITRE 2.](#) - Modifications du Code ferroviaire

[Art. 3.](#) A l'article 1er du Code ferroviaire, les alinéas 2 et 3 sont remplacés par ce qui suit :

" Le présent Code ferroviaire transpose partiellement :

1° la Directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et modifiant la Directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires, ainsi que la Directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité;

2° la Directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relative à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la

Communauté;

3° la Directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté;

4° la Directive 2012/34/UE du Parlement Européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen. "

Art. 4. L'article 2 du même Code est remplacé par ce qui suit :

" Art. 2. § 1er. Les articles 4 à 4/3, 5, 9, 19/1 à 19/3, 47, § 1er, et 62, § 3, 5°, ne s'appliquent pas aux entreprises ferroviaires qui n'exploitent que des services urbains, suburbains ou régionaux sur des réseaux locaux ou régionaux autonomes destinés à des services de transport empruntant une infrastructure ferroviaire ou sur des réseaux destinés uniquement à l'exploitation de services ferroviaires urbains ou suburbains.

Nonobstant l'alinéa 1er, lorsqu'une telle entreprise ferroviaire est sous le contrôle direct ou indirect d'une entreprise ou d'une autre entité qui assure ou intègre des services de transport ferroviaire autres que des services urbains, suburbains ou régionaux, les articles 4/1 et 4/3 sont applicables. L'article 4 s'applique également à une telle entreprise ferroviaire en ce qui concerne sa relation avec l'entreprise ou l'entité qui la contrôle directement ou indirectement.

Les articles 7, 1°, et 11 à 19 ne s'appliquent pas aux :

a) entreprises qui exploitent uniquement des services ferroviaires de transport de voyageurs sur des infrastructures ferroviaires locales autonomes;

b) entreprises qui exploitent uniquement des services ferroviaires urbains ou suburbains de transport de voyageurs;

c) entreprises qui exploitent uniquement des services de fret sur une infrastructure ferroviaire privée qui n'existe que pour les activités de fret du propriétaire de l'infrastructure.

Les articles 4/2, 9, 19/3 et 20 à 67, ne s'appliquent pas aux :

a) réseaux locaux autonomes destinés à des services de transport de voyageurs empruntant une infrastructure ferroviaire;

b) réseaux destinés uniquement à l'exploitation de services urbains et suburbains de transport ferroviaire de voyageurs;

c) infrastructures ferroviaires privées réservées au seul usage de leur propriétaire pour ses propres activités de fret.

L'article 19/2 ne s'applique pas aux :

a) réseaux locaux autonomes destinés à des services de transport de voyageurs empruntant une infrastructure ferroviaire;

b) réseaux destinés uniquement à l'exploitation de services urbains et suburbains de transport ferroviaire de voyageurs;

c) infrastructures ferroviaires privées réservées au seul usage de leur propriétaire pour ses propres activités de fret.

La liste des infrastructures visée à l'alinéa 5 est notifiée à la Commission européenne au titre d'infrastructures qui ne revêtent pas une importance stratégique pour le fonctionnement du marché ferroviaire.

§ 2. Sous réserve du § 1er, le présent Code ne s'applique pas :

1° aux infrastructures ferroviaires privées et aux véhicules utilisés sur ces seules infrastructures et destinés à être utilisés exclusivement par leurs propriétaires pour leurs propres opérations de transport de marchandises;

2° aux réseaux ferroviaires qui sont séparés sur le plan fonctionnel du reste du système ferroviaire et qui sont destinés uniquement à l'exploitation de services locaux, urbains ou suburbains de transport de passagers et de marchandises;

3° aux chemins de fer à caractère patrimonial, muséologique et touristique qui disposent de leurs propres réseaux ferroviaires, y compris les ateliers, les véhicules et le personnel opérant uniquement sur lesdits réseaux et lignes;

4° à l'exception des articles 74, 12° et 82, aux métros, aux tramways et à d'autres systèmes ferroviaires urbains et régionaux faisant usage de light rail ou de tout autre mode lié au rail, pour autant que ces derniers ne circulent pas sur le réseau ferroviaire belge.

§ 3. Le titre 5 ne s'applique pas aux conducteurs de train qui opèrent exclusivement sur des sections de voies qui sont temporairement fermées à la circulation normale pour cause d'entretien, de renouvellement ou de réaménagement du système ferroviaire.

Art. 5. A l'article 3 du même Code, modifié par l'arrêté royal du 21 décembre 2013, les modifications suivantes sont apportées :

1° le 3° est remplacé par ce qui suit :

" 3° "Accord-cadre" : un accord général juridiquement contraignant de droit public ou privé, définissant les droits et obligations d'un candidat et du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et relatif aux capacités de l'infrastructure ferroviaire à répartir et à la tarification à appliquer sur une durée dépassant une seule période de validité de l'horaire de service; ";

2° un 3/1° est inséré, rédigé comme suit :

" 3/1° "Accord transfrontalier" : tout accord entre deux ou plusieurs Etats membres ou entre des Etats membres et des pays tiers destiné à faciliter la fourniture de services ferroviaires transfrontaliers; ";

3° un 6/1° est inséré, rédigé comme suit :

" 6/1° "Alternative viable", l'accès à une autre installation de service économiquement acceptable pour l'entreprise ferroviaire et lui permettant d'exploiter le service de fret ou de transport de voyageurs concerné; ";

4° un 9/1° est inséré, rédigé comme suit :
" 9/1° "Autorité responsable des licences", l'entité chargée de délivrer les licences aux entreprises ferroviaires dans un Etat membre; ";

5° un 10/1° est inséré, rédigé comme suit :
" 10/1° "Bénéfice raisonnable" : un taux de rémunération du capital propre qui prend en compte le risque, y compris celui pesant sur les recettes, ou l'absence de risque, encouru par l'exploitant de l'installation de service et qui est conforme au taux moyen constaté dans le secteur concerné au cours des dernières années; ";

6° le 11° est remplacé par ce qui suit :
" 11° "Candidat" : toute entreprise ferroviaire, tout regroupement international d'entreprises ferroviaires ou d'autres personnes physiques ou morales ou entités, comme par exemple les autorités compétentes visées dans le Règlement (CE) n° 1370/2007 et les chargeurs, les transitaires et les opérateurs de transports combinés ayant des raisons commerciales ou de service public d'acquiescer des capacités de l'infrastructure; ";

7° au point 12°, le mot "segment" est remplacé par le mot "élément";

8° le 20° est remplacé par ce qui suit :
" 20° "Coordination" : la procédure mise en oeuvre par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et les candidats afin de rechercher une solution en cas de demandes concurrentes pour la réservation de capacités de l'infrastructure ferroviaire; ";

9° un 28/1° est inséré, rédigé comme suit :
" 28/1° "Exploitant d'installation de service" : toute entité publique ou privée chargée de gérer une ou plusieurs installations de service ou de fournir à des entreprises ferroviaires un ou plusieurs des services visés à l'annexe 1re, points 2, 3 et 4; ";

10° le 29° est remplacé par ce qui suit :
" 29° "Gestionnaire de l'infrastructure" : tout organisme ou toute entreprise chargés en particulier de l'établissement, de la gestion et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire, y compris la gestion du trafic, et du système de signalisation et de contrôle-commande. Les fonctions de gestionnaire de l'infrastructure sur tout ou partie d'un réseau peuvent être attribuées à plusieurs organismes ou entreprises; ";

11° le 32° est remplacé par ce qui suit :
" 32° "Infrastructure ferroviaire" : l'ensemble des éléments visés à l'annexe 23; ";

12° un 33/1° est inséré, rédigé comme suit :
" 33/1° "Installation de service" : l'installation, y compris les terrains, bâtiments et équipements qui ont été spécialement aménagés, en totalité ou en partie, pour permettre la fourniture d'un ou plusieurs des services visés à l'annexe 1re, points 2, 3 et 4; ";

13° un 34/1° est inséré, rédigé comme suit :
" 34/1° "Itinéraire de substitution" : un autre itinéraire entre la même origine et la même destination, l'entreprise ferroviaire pouvant substituer un itinéraire à l'autre pour exploiter le service de fret ou de transport de voyageurs concerné; ";

14° le 35° est remplacé par ce qui suit :
" 35° "Licence" : une autorisation accordée par l'autorité responsable des licences à une entreprise à laquelle la qualité de fournisseur de services de transport ferroviaire en tant qu'entreprise ferroviaire est reconnue. Cette qualité peut être limitée à l'exploitation de certains types de services; ";

15° dans le texte néerlandais, le 46° est remplacé par ce qui suit :
"46° "Aangemelde instanties" : de instanties die belast zijn met de beoordeling van de overeenstemming of de geschiktheid voor het gebruik van de interoperabiliteitsonderdelen of met het onderzoek ten behoeve van de "EG"-keuringsprocedure van de subsystemen;";

16° le 59° est remplacé par ce qui suit :
" 59° "Réseau" : l'ensemble de l'infrastructure ferroviaire gérée par un gestionnaire de l'infrastructure; ";

17° le 61° est remplacé par ce qui suit :
" 61° "Service de fret international" : un service de transport dans le cadre duquel le train franchit au moins une frontière d'un Etat membre; le train peut être assemblé et/ou divisé, et les différentes parties le constituant peuvent avoir des provenances et destinations différentes, à condition que tous les wagons franchissent au moins une frontière; ";

18° un 61/1° est inséré, rédigé comme suit :
" 61/1° "Service de maintenance lourde" : les travaux qui ne sont pas effectués de manière régulière et dans le cadre des activités quotidiennes, et qui impliquent que le véhicule soit retiré du service; ";

19° le 62° est remplacé par ce qui suit :
" 62° "Service international de transport de voyageurs" : un service de transport de voyageurs dans le cadre duquel le train franchit au moins une frontière d'un Etat membre et dont l'objet principal est le transport de voyageurs entre des gares situées dans des Etats membres différents; le train peut être divisé ou assemblé et divisé, et les différentes parties le constituant peuvent avoir des provenances et des destinations différentes, à condition que toutes les voitures franchissent au moins une frontière; ";

20° un 63/1° est inséré, rédigé comme suit :
" 63/1° "Services régionaux" : les services de transport dont l'objet principal est de répondre aux besoins de transports d'une région, y compris d'une région transfrontalière; ";

21° un 63/2° est inséré, rédigé comme suit :
" 63/2° " Services urbains et suburbains " : les services de transport dont l'objet principal est de répondre aux besoins de transports d'un centre urbain ou d'une agglomération, y compris d'une agglomération transfrontalière, ainsi qu'aux besoins de transports entre ce centre ou cette agglomération et ses banlieues; ";

22° dans le texte français, le 64° est remplacé par ce qui suit :

" 64° "Sillon" : la capacité de l'infrastructure ferroviaire requise pour faire circuler un train d'un point à un autre au cours d'une période donnée; ";
23° un 71/1° est inséré, rédigé comme suit :
" 71/1° "Transit" : la traversée du territoire de l'Union sans chargement ni déchargement de marchandises et/ou sans prise en charge ni dépose de voyageurs sur ce territoire; ";
24° le 74° est remplacé par ce qui suit :
" 74° "Voies de garage" : les voies spécifiquement réservées au stationnement temporaire des véhicules ferroviaires entre deux missions; ";
25° le 75° est remplacé par ce qui suit :
" 75° "Décision 2009/561/CE" : la décision de la Commission du 22 juillet 2009 modifiant la Décision 2006/679/CE relative à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système contrôle-commande et signalisation du système ferroviaire transeuropéen conventionnel; ";
26° l'article est complété par un 76°, rédigé comme suit :
" 76° "Décision 2008/386/CE" : la décision de la Commission du 23 avril 2008 modifiant l'annexe A de la Décision 2006/679/CE relative à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système contrôle-commande et signalisation du système ferroviaire transeuropéen conventionnel; ";
27° l'article est complété par un 77°, rédigé comme suit :
" 77° "Décision 2006/860/CE" : décision de la Commission du 7 novembre 2006 concernant une spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système contrôle-commande et signalisation du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et modifiant l'annexe A de la Décision 2006/679/CE concernant la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système contrôle-commande et signalisation du système ferroviaire transeuropéen conventionnel. "

[Art. 6.](#) L'intitulé du titre 2 du même Code est remplacé par ce qui suit :
" TITRE 2. - Principes d'organisation et de gestion ".

[Art. 7.](#) Dans le titre 2 du même Code, est inséré un chapitre 1er, comportant l'article 4 intitulé :
" CHAPITRE 1er. Séparation comptable ".

[Art. 8.](#) A l'article 4 du même Code, les modifications suivantes sont apportées :

1° dans le paragraphe 1er, l'alinéa 3 est abrogé;

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

" § 2. Les entreprises ferroviaires tiennent dans leur comptabilité interne des comptes séparés pour, d'une part, l'activité de transport ferroviaire de marchandises et, d'autre part, les activités relatives à la fourniture de services de transport ferroviaire de voyageurs. L'annexe de leur compte annuel contient un bilan, un compte de résultat et un flux de trésorerie séparés pour l'activité de transport ferroviaire de marchandises et pour l'activité de transport ferroviaire de voyageurs.

Les fonds publics versés pour des activités relatives à la fourniture de services de transport au titre des missions de service public figurent séparément, conformément à l'article 7 du Règlement 1370/2007, dans les comptes correspondants et ne sont pas transférés aux activités relatives à la fourniture d'autres services de transport ou à toute autre activité. "

3° un paragraphe 3 est inséré, rédigé comme suit :

" § 3. Les comptes relatifs aux différents domaines d'activité visés aux §§ 1er et 2 sont tenus de façon à permettre le suivi de l'interdiction de transférer des fonds publics d'un domaine d'activité à un autre et le contrôle de l'emploi des recettes tirées des redevances d'utilisation de l'infrastructure et des excédents dégagés d'autres activités commerciales. "

[Art. 9.](#) Dans le titre 2 du même Code, un chapitre 2 est inséré, intitulé :
" CHAPITRE 2. Indépendance du gestionnaire de l'infrastructure ".

[Art. 10.](#) Dans le chapitre 2, inséré par l'article 9, il est inséré un article 4/1 rédigé comme suit :
" Art. 4/1. Tout en respectant le présent Code et ses arrêtés d'exécution, le gestionnaire de l'infrastructure est responsable de son organisation, de sa gestion et de son contrôle interne. "

[Art. 11.](#) Dans le même chapitre 2, il est inséré un article 4/2 rédigé comme suit :

" Art. 4/2. § 1er. Les fonctions essentielles en vue de garantir un accès équitable et non discriminatoire à l'infrastructure sont exercées par des entités ou entreprises qui ne sont pas elles-mêmes fournisseurs de services de transport ferroviaire.

Les fonctions essentielles sont :

1° l'adoption des décisions concernant la répartition des sillons, y compris la définition et l'évaluation de la disponibilité, ainsi que l'attribution de sillons individuels, et

2° l'adoption des décisions concernant la tarification pour l'utilisation de l'infrastructure, y compris la détermination et le recouvrement des redevances.

§ 2. Si le gestionnaire de l'infrastructure n'est pas indépendant des entreprises ferroviaires sur le plan juridique, organisationnel ou décisionnel, les fonctions visées au titre 3, chapitres 4 et 5, sont assumées respectivement par un organisme de tarification et par un organisme de répartition qui sont indépendants des entreprises ferroviaires sur le plan juridique, organisationnel et décisionnel.

§ 3. Lorsqu'elles portent sur des fonctions essentielles du gestionnaire de l'infrastructure, les dispositions du

titre 3, chapitres 4 et 5, s'entendent comme s'appliquant à l'organisme de tarification ou à l'organisme de répartition pour leurs compétences respectives. "

[Art. 12.](#) Dans le titre 2 de la même loi, il est inséré un chapitre 3, intitulé :

" CHAPITRE 3. - Gestion des entreprises ferroviaires selon des principes commerciaux "

[Art. 13.](#) Dans le chapitre 3, inséré par l'article 12, il est inséré un article 4/3 rédigé comme suit :

" Art. 4/3. Les entreprises ferroviaires sont gérées selon les principes qui s'appliquent aux sociétés commerciales, quel que soit leur propriétaire. Cette règle s'applique également à leurs obligations de service public et aux contrats de service public qu'elles concluent avec les autorités compétentes de l'Etat.

Dans le respect du présent Code et de ses arrêtés d'exécution, les entreprises ferroviaires sont en particulier libres :

- a) de définir leur organisation interne, sans préjudice des dispositions des articles 4/2, 26, 27 et 46;
- b) de contrôler la fourniture et la commercialisation des services et d'en fixer la tarification;
- c) de prendre les décisions concernant le personnel, les actifs et les achats propres;
- d) de développer leur part de marché, de créer de nouvelles technologies et de nouveaux services et d'adopter toute technique innovatrice de gestion;
- e) de lancer de nouvelles activités dans des domaines associés à l'activité ferroviaire.

Les actionnaires d'entreprises ferroviaires détenues ou contrôlées par l'Etat peuvent exiger leur approbation préalable pour les principales décisions relatives à la gestion de l'entreprise, à l'instar des actionnaires de sociétés anonymes privées, en application du droit des sociétés. Les dispositions du présent article s'appliquent sans préjudice des compétences des organes de surveillance prévus par le droit des sociétés en ce qui concerne la nomination des membres du conseil d'administration. "

[Art. 14.](#) L'article 5 du même Code est remplacé par ce qui suit :

" Art. 5. Ont un droit d'accès à l'infrastructure ferroviaire, à des conditions équitables, non discriminatoires et transparentes :

1° la Société nationale des Chemins de fer belges pour l'exploitation de l'ensemble de ses activités de transports. Ce droit concerne également l'accès à l'infrastructure reliant les ports de navigation maritime et intérieure et les autres installations de service visées à l'annexe 1re, point 2, et à l'infrastructure desservant ou pouvant desservir plus d'un client final;

2° toute entreprise ferroviaire établie dans un Etat membre de l'Union européenne, pour l'exploitation de tout type de services de transport de marchandises. Ce droit concerne également l'accès à l'infrastructure reliant les ports de navigation maritime et intérieure et les autres installations de service visées à l'annexe 1re, point 2, et à l'infrastructure desservant ou pouvant desservir plus d'un client final;

3° toute entreprise ferroviaire établie dans un Etat membre de l'Union européenne pour l'exploitation de services de transport international de voyageurs. Ce droit concerne également l'accès à l'infrastructure reliant les installations de service visées à l'annexe 1re, point 2;

4° toute association touristique effectuant des circulations à des fins touristiques avec du matériel historique et reconnue à cette fin. "

[Art. 15.](#) L'article 9 du même Code, modifié par l'arrêté royal du 21 décembre 2013, est remplacé par ce qui suit :

" Art. 9. § 1er. Le gestionnaire de l'infrastructure fournit à toutes les entreprises ferroviaires, de manière non discriminatoire, l'ensemble des prestations minimales établies à l'annexe 1re, point 1.

§ 2. Les exploitants d'installations de service fournissent à toutes les entreprises ferroviaires, de manière non discriminatoire, un accès, y compris aux voies d'accès, aux infrastructures visées à l'annexe 1re, point 2, et aux services offerts dans ces infrastructures.

§ 3. Afin d'assurer la totale transparence et le caractère non discriminatoire de l'accès aux installations de service visées à l'annexe 1re, point 2, a), b), c), d), g) et i), et de la fourniture de services dans ces installations lorsque l'exploitant d'une telle installation de service est sous le contrôle direct ou indirect d'une entité ou entreprise qui est également active et occupe une position dominante sur des marchés nationaux de services de transport ferroviaire pour lesquels l'installation est utilisée, il est organisé de manière à assurer son indépendance organisationnelle et décisionnelle vis-à-vis de cette entité ou entreprise. Cette indépendance n'implique pas obligatoirement l'établissement d'une entité juridique distincte pour ces installations de service et peut être réalisée par la mise en place de divisions distinctes au sein d'une même entité juridique.

Pour toutes les installations de service visées à l'annexe 1re, point 2, l'exploitant et l'entité ou l'entreprise disposent de comptes séparés, y compris des bilans, des comptes de résultat et des flux de trésorerie séparés.

Lorsque l'exploitation de l'installation de service est assurée par un gestionnaire de l'infrastructure ou que l'exploitant de l'installation de service est sous le contrôle direct ou indirect d'un gestionnaire de l'infrastructure, le respect des exigences visées dans le présent paragraphe est réputé être démontré par le respect des exigences visées à l'article 4/2.

§ 4. Les demandes d'accès à l'installation de service, et de fourniture de services dans ladite installation visée à l'annexe 1re, point 2, introduites par les entreprises ferroviaires sont traitées dans un délai raisonnable fixé par l'organe de contrôle. Ces demandes ne peuvent être refusées que s'il existe des alternatives viables permettant aux entreprises ferroviaires d'exploiter le service de fret ou de transport de voyageurs concerné sur le même trajet ou sur un itinéraire de substitution dans des conditions économiquement acceptables. Cela n'oblige pas l'exploitant de l'installation de service à investir dans les ressources ou les installations pour répondre à toutes les

demandes introduites par les entreprises ferroviaires.

Lorsque les demandes introduites par les entreprises ferroviaires concernent l'accès à une installation de service et la fourniture de services dans une installation de service gérée par un exploitant d'installation de service visé au paragraphe 3, cet exploitant justifie par écrit toute décision de refus et indique les alternatives viables dans d'autres installations.

§ 5. En cas de conflit entre différentes demandes, un exploitant d'installation de service visée à l'annexe 1re, point 2, tente de répondre à toutes les demandes dans la mesure du possible. Si aucune alternative viable n'existe et qu'il est impossible de répondre à toutes les demandes de capacités pour l'installation concernée sur la base des besoins avérés, le candidat peut introduire une plainte auprès de l'organe de contrôle, qui examine le dossier et prend des mesures, le cas échéant, pour qu'une partie adéquate de la capacité soit dévolue à ce candidat.

§ 6. Si une installation de service visée à l'annexe 1re, point 2, n'a pas été utilisée pendant au moins deux années consécutives et si des entreprises ferroviaires se sont déclarées intéressées par un accès à cette installation auprès de l'exploitant de cette installation, sur la base de besoins avérés, son propriétaire annonce publiquement que son exploitation est disponible à la location ou au crédit-bail en tant qu'installation de service ferroviaire, en totalité ou en partie, à moins que l'exploitant de cette installation de service ne démontre qu'un processus de reconversion en cours empêche son utilisation par une entreprise ferroviaire.

§ 7. Si l'exploitant de l'installation de service fournit l'un des services visés à l'annexe 1re, point 3, en tant que prestations complémentaires, il les fournit de manière non discriminatoire à toute entreprise ferroviaire qui en fait la demande.

§ 8. Les entreprises ferroviaires peuvent demander, en tant que prestation connexe, au gestionnaire de l'infrastructure ou à d'autres exploitants d'installations de service, une prestation visée à l'annexe 1re, point 4. L'exploitant d'installations de service n'est pas tenu de fournir ces prestations connexes. Lorsque l'exploitant de l'installation de service décide de proposer à d'autres l'une de ces prestations, il les fournit sur demande aux entreprises ferroviaires de manière non discriminatoire.

§ 9. Le Roi peut adopter des mesures détaillant la procédure à suivre et les critères à respecter pour l'accès aux services à fournir dans les installations de service visées à l'annexe 1re, points 2 à 4. "

[Art. 16.](#) L'article 9/1 du même Code, inséré par l'arrêté royal du 21 décembre 2013, est abrogé.

[Art. 17.](#) L'article 11 du même Code est remplacé par ce qui suit :

" Art. 11. Toute entreprise ayant un siège d'exploitation en Belgique a le droit de demander une licence lui permettant d'être reconnue comme entreprise ferroviaire.

Le Roi désigne, par un arrêté délibéré en Conseil des ministres, l'autorité responsable de la délivrance des licences.

L'autorité responsable de la délivrance des licences n'effectue elle-même aucune prestation de services de transport ferroviaire et est indépendante de toute entreprise ou entité qui l'effectue. "

[Art. 18.](#) A l'article 13 du même Code, les modifications suivantes sont apportées :

1° le paragraphe 1er est remplacé par ce qui suit :

" § 1er. Pour obtenir une licence, le demandeur démontre à l'autorité responsable des licences, dès avant le début de ses activités, qu'il pourra à tout moment satisfaire aux conditions, déterminées par le Roi par un arrêté délibéré en Conseil des ministres, en matière de capacité financière, de capacité professionnelle, de couverture de sa responsabilité civile ainsi qu'en matière d'honorabilité.

Toute entreprise qui satisfait aux exigences mentionnées à l'alinéa 1er est autorisée à recevoir une licence. "

2° le paragraphe 3 est complété par la phrase suivante :

" Le Roi peut déterminer le modèle de la licence. "

[Art. 19.](#) A l'article 16 du même Code, les modifications suivantes sont apportées :

1° les mots " le ministre " sont remplacés par les mots " l'autorité responsable des licences ";

2° les mots " il en informe " sont remplacés par les mots " elle en informe ".

[Art. 20.](#) L'article 17 du même Code est remplacé par ce qui suit :

" Art. 17. Le Roi détermine, par un arrêté délibéré en Conseil des ministres, les cas et les modalités de suspension et de retrait de la licence, d'introduction des nouvelles demandes, de délivrance d'une licence temporaire.

Des dispositions spécifiques concernant la suspension ou le retrait d'une licence peuvent être incluses dans la licence elle-même. "

[Art. 21.](#) Dans l'article 18 du même Code, les mots " la Commission européenne " sont remplacés par les mots " l'Agence ".

[Art. 22.](#) Dans le titre 3 du même Code, il est inséré un chapitre 2/1 intitulé :

" CHAPITRE 2/1. - Plans d'entreprise "

[Art. 23.](#) Dans le chapitre 2/1, inséré par l'article 22, il est inséré un article 19/1, rédigé comme suit :

" Art. 19/1. Les entreprises ferroviaires adoptent leurs plans d'entreprise, y compris les plans d'investissement et de financement. Ces plans sont conçus en vue d'atteindre l'équilibre financier des entreprises et de réaliser les

autres objectifs de gestion technique, commerciale et financière; ils mentionnent en outre les moyens permettant d'atteindre ces objectifs. "

Art. 24. Dans le même chapitre 2/1, il est inséré un article 19/2, rédigé comme suit :

" Art. 19/2. Dans le cadre de la stratégie visée à l'article 19/3, le gestionnaire de l'infrastructure adopte un plan d'entreprise incluant des plans d'investissement et de financement. Ce plan vise à assurer une utilisation, une mise à disposition et un développement optimaux et efficaces de l'infrastructure, tout en permettant d'atteindre l'équilibre financier et en prévoyant les moyens nécessaires pour réaliser ces objectifs. Le gestionnaire de l'infrastructure donne accès aux candidats connus et, sur demande, aux candidats potentiels aux informations pertinentes et leur donne la possibilité d'exprimer leur avis sur le contenu du plan d'entreprise pour ce qui est des conditions d'accès et d'utilisation, de la nature, de la mise à disposition et du développement de l'infrastructure avant son approbation. "

Art. 25. Dans le titre 3 du même Code, il est inséré un chapitre 2/2, intitulé :

" CHAPITRE 2/2. - Stratégie de développement de l'infrastructure ferroviaire "

Art. 26. Dans le chapitre 2/2, inséré par l'article 25, il est inséré un article 19/3 rédigé comme suit :

" Art. 19/3. Le ministre propose au Roi, après consultation des parties intéressées, une stratégie indicative de développement de l'infrastructure ferroviaire visant à répondre aux futurs besoins de mobilité en termes d'entretien, de renouvellement et de développement de l'infrastructure et reposant sur un financement durable du système ferroviaire. Cette stratégie est adoptée par un arrêté royal délibéré en Conseil des ministres, couvre une période d'au moins cinq ans et est renouvelable. "

Art. 27. L'article 21 du même Code est remplacé par ce qui suit :

" Art. 21. Le document de référence du réseau contient les caractéristiques de l'infrastructure mise à la disposition des entreprises ferroviaires et contient des informations précisant les conditions d'accès à l'infrastructure ferroviaire concernée. Le document de référence du réseau contient également des informations précisant les conditions d'accès aux installations de service reliées au réseau du gestionnaire de l'infrastructure et la fourniture de services dans ces installations, ou indique un site internet où ces informations sont mises gratuitement à disposition sous forme électronique. Le contenu du document de référence du réseau est défini à l'annexe 2.

Le document de référence du réseau est tenu à jour et, le cas échéant, modifié. "

Art. 28. Dans le deuxième alinéa de l'article 22 du même Code, dans le texte néerlandais, le mot " retributie " est remplacé par le mot " vergoeding ".

Art. 29. A l'article 23 du même Code, les modifications suivantes sont apportées :

1° un alinéa rédigé comme suit est inséré entre les alinéas 3 et 4 :

" Les principes de base du système d'amélioration des performances énumérés à l'annexe 24, point 2, s'appliquent à l'ensemble du réseau. ";

2° le texte néerlandais de l'ancien alinéa 4, devenu l'alinéa 5, est remplacé par ce qui suit :

"Deze regeling is voor het gehele net van toepassing en kan boetes inhouden voor handelingen die de exploitatie van het net verstoren, compensaties voor ondernemingen die onder verstoringen te lijden hebben, en premies ter beloning van prestaties die de ramingen overtreffen die gebaseerd zijn op de prestatieregeling.";

3° l'ancien alinéa 5, devenu l'alinéa 6, est remplacé par ce qui suit :

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

4° l'article est complété par deux alinéas 7 et 8 rédigés comme suit :

" Par dérogation à l'article 46, alinéa 2, le gestionnaire de l'infrastructure détermine les règles de calcul et les modalités de paiement des redevances résultant de l'application du système d'amélioration des performances. Il applique ces règles et modalités au plus tard à partir du 1er 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 et à la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire est d'application jusqu'à la date d'application du système d'amélioration des performances établi conformément à l'alinéa 7. Jusqu'à la même date, le Roi fixe, par arrêté délibéré en Conseil des ministres les règles de calcul et les modalités de paiement des redevances résultant de l'application du système d'amélioration des performances. "

Art. 30. A l'article 24 du même Code, les modifications suivantes sont apportées :

1° dans le paragraphe 1er, alinéa 2, dans le texte néerlandais, le mot " aanvragen " est remplacé par le mot " kandidaat ";

2° dans le paragraphe 1er, l'alinéa 8 est abrogé :

3° dans le paragraphe 1er, l'alinéa 10 ancien, devenu l'alinéa 9, dans le texte néerlandais, le mot " integraal " est inséré entre les mots " dat " et " deel uitmaakt ";

4° le paragraphe 1er, est complété par un alinéa rédigé comme suit :

" Le modèle d'accord-cadre est soumis à l'avis préalable de l'organe de contrôle. ";

5° dans le paragraphe 2, alinéas 1er et 2, dans le texte néerlandais, le mot " aanvragen " est remplacé par le mot " kandidaat ";

6° dans le paragraphe 2, alinéa 3, dans le texte néerlandais, le mot " aanvragers " est remplacé par le mot " kandidaten ";

7° l'article est complété d'un paragraphe 3, rédigé comme suit :

" § 3. Le Roi peut déterminer la procédure à suivre et les critères à respecter pour l'application du présent article. "

[Art. 31.](#) Dans le titre 3, chapitre 4, section 1re, du même Code, il est inséré un article 27/1, rédigé comme suit :
" Art. 27/1. Les demandes visant à obtenir des capacités de l'infrastructure peuvent être introduites par les candidats. Afin d'utiliser ces capacités de l'infrastructure, les candidats, qui ne sont pas des entreprises ferroviaires, désignent une entreprise ferroviaire pour conclure un accord avec le gestionnaire de l'infrastructure conformément à l'article 23. Ceci s'entend sans préjudice du droit des candidats à conclure des accords avec le gestionnaire de l'infrastructure au sens de l'article 32. "

[Art. 32.](#) Dans l'article 31 du même Code, l'alinéa 2 est remplacé par ce qui suit :
" Afin de pouvoir évaluer si l'objectif principal d'un service international est le transport de voyageurs sur un trajet entre des gares situées dans des Etats membres différents, l'organe de contrôle veille à ce que le ministre, ainsi que le ministre ayant attribué un service ferroviaire de transport de voyageurs défini dans un contrat de service public et toute entreprise ferroviaire exécutant le contrat de service public sur le trajet de ce service international de transport de voyageurs soient informés. "

[Art. 33.](#) Dans l'article 32, § 1er, du même Code, le 1° est remplacé par ce qui suit :
" 1° soit par les candidats, "

[Art. 34.](#) L'article 34 du même Code, est remplacé par ce qui suit :
" Art. 34. Sans préjudice de l'article 45, le gestionnaire de l'infrastructure coopère avec les gestionnaires d'infrastructure ferroviaire des autres Etats membres de l'Union européenne afin que les demandes impliquant plusieurs réseaux, dont le réseau belge, puissent être adressées auprès d'un guichet unique, qui est soit une entité commune instituée par les gestionnaires de l'infrastructure, soit par un seul gestionnaire de l'infrastructure participant au sillon. Ce dernier agit dès lors pour le compte du candidat dans sa recherche de capacités auprès des autres gestionnaires des infrastructures ferroviaires concernés.

L'alinéa 1er s'applique sans préjudice du Règlement (UE) n° 913/2010 du Parlement européen et du Conseil du 22 septembre 2010 relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif.

Les sillons internationaux tels que convenus par les différents gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire sont intégrés dans le projet d'horaire avant le début des consultations à son sujet. Des ajustements ne sont opérés qu'en cas d'absolue nécessité. "

[Art. 35.](#) Dans l'article 35 du même Code, l'alinéa 3 est remplacé par ce qui suit :

" Lorsque le projet d'horaire de service est établi, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire consulte les parties intéressées et leur laisse la faculté de présenter leurs observations durant un mois. Les parties intéressées comprennent toutes celles qui ont introduit une demande de capacités de l'infrastructure, ainsi que les autres parties qui souhaitent formuler des commentaires au sujet de l'incidence que l'horaire de service pourrait avoir sur leur aptitude à fournir des services ferroviaires durant la période de validité de l'horaire de service. Le gestionnaire de l'infrastructure adopte les mesures appropriées afin de prendre en compte les préoccupations exprimées. "

[Art. 36.](#) L'article 37 du même Code est complété par un alinéa rédigé comme suit :

" Le gestionnaire de l'infrastructure informe, dès que possible, les parties intéressées de l'indisponibilité des capacités de l'infrastructure en raison des travaux d'entretien non programmés. "

[Art. 37.](#) L'article 39 du même Code est complété par un alinéa rédigé comme suit :

" Le gestionnaire de l'infrastructure peut, dans le cadre de la procédure de programmation et de coordination, accorder la priorité à certains services, mais uniquement dans les cas visés aux articles 38, 41 et 43. "

[Art. 38.](#) L'article 40 du même Code est remplacé par ce qui suit :

" Art. 40. § 1er. Lorsque le gestionnaire de l'infrastructure est confronté, dans le cadre de la programmation, à des demandes concurrentes, il s'efforce, par la coordination des demandes, d'assurer la meilleure adéquation possible entre elles.

§ 2. Lorsque la situation est telle qu'une coordination s'impose, le gestionnaire de l'infrastructure peut, dans des limites raisonnables, proposer des capacités de l'infrastructure différentes de celles qui ont été demandées.

§ 3. Le gestionnaire de l'infrastructure s'efforce, en consultant les candidats concernés, de résoudre les conflits éventuels. Cette consultation est fondée sur la communication, dans un délai raisonnable, gratuitement et par écrit ou par voie électronique, des informations suivantes :

- a) les sillons demandés par tous les autres candidats sur les mêmes lignes;
- b) les sillons alloués dans un premier temps à tous les autres candidats sur les mêmes lignes;
- c) les autres sillons proposés sur les lignes concernées, conformément au paragraphe 2;
- d) des informations complètes et détaillées sur les critères de répartition des capacités.

Ces informations sont fournies sans révéler l'identité des autres candidats, à moins que les candidats concernés n'aient accepté qu'elles le soient.

Les principes régissant la procédure de coordination sont définis dans le document de référence du réseau. Ils reflètent en particulier la difficulté de tracer des sillons internationaux et l'incidence que toute modification risque d'avoir sur les autres gestionnaires d'infrastructure ferroviaire. "

[Art. 39.](#) A l'article 41 du même Code, les modifications suivantes sont apportées :

- 1° dans le paragraphe 1er, le mot " concilier " est remplacé par les mots " répondre favorablement à " ;
- 2° dans le paragraphe 3, alinéa 2, dans le texte français, le mot " un " est inséré entre le mot " par " et les mots " arrêté royal " ;
- 3° le paragraphe 4 est abrogé.

[Art. 40.](#) A l'article 43 du même Code, les modifications suivantes sont apportées :

- 1° l'alinéa 2 est remplacé par ce qui suit :
" Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire précise, dans le document de référence du réseau, les conditions de prise en compte des niveaux d'utilisation antérieurs des sillons lors de la détermination des priorités dans le cadre de la procédure de répartition. " ;
- 2° l'article est complété un alinéa, rédigé comme suit :
" Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire impose la renonciation à un sillon dont l'utilisation, sur une période d'au moins un mois, a été inférieure à un seuil déterminé dans le document de référence du réseau, à moins que cette sous-utilisation ne résulte de raisons autres qu'économiques échappant au contrôle du candidat concerné. " .

[Art. 41.](#) L'article 45 du même Code est remplacé par ce qui suit :

" Art. 45. § 1er. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire coopère avec les gestionnaires d'infrastructure ferroviaire des autres Etats membres de l'Union européenne, afin de permettre la création et la répartition efficace de capacités de l'infrastructure ferroviaire impliquant plusieurs réseaux, y compris les accords-cadres visés à l'article 24. Dans le cadre de cette coopération, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire organise des sillons internationaux et met en place les procédures nécessaires à cette fin. Il évalue également les besoins et, le cas échéant, propose et organise les sillons internationaux afin de faciliter l'exploitation des trains de marchandises qui font l'objet d'une demande ad hoc visée à l'article 36.

Lorsque les décisions du gestionnaire de l'infrastructure en matière de répartition ont des répercussions sur d'autres gestionnaires de l'infrastructure, il s'associe avec eux afin de coordonner la répartition des capacités de l'infrastructure ou de répartir toutes les capacités concernées au niveau international, sans préjudice des règles spécifiques relatives aux réseaux de fret ferroviaire. Les principes et critères de répartition des capacités établis dans le cadre de cette coopération sont publiés par le gestionnaire de l'infrastructure dans son document de référence du réseau.

§ 2. Lorsque le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire belge a l'initiative de cette coopération, il en informe la Commission européenne et il l'invite à participer en qualité d'observateur. Il le rend également public de manière appropriée. Il veille également à ce que la liste des participants, les modes de fonctionnement de cette collaboration et tous les critères utilisés pour l'évaluation et la répartition des capacités de l'infrastructure soient rendus publics.

Le gestionnaire de l'infrastructure transmet à l'organe de contrôle les informations relatives à l'élaboration des principes et pratiques communs de répartition de l'infrastructure et aux systèmes de répartition informatiques qui sont nécessaires à la réalisation de ses tâches. "

[Art. 42.](#) L'article 47 du même Code est remplacé par ce qui suit :

" Art. 47. § 1er. Le Roi définit, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, les mesures appropriées, comprenant d'éventuels paiements ex ante, pour que les comptes de profits et pertes du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, dans les conditions normales d'activité et par rapport à une période raisonnable qui ne dépasse pas cinq ans, présentent au moins un équilibre entre, d'une part, les recettes tirées des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, les excédents dégagés d'autres activités commerciales, les revenus non remboursables de sources privées et le financement par l'Etat, y compris, le cas échéant, les avances de l'Etat et, d'autre part, les dépenses d'infrastructure ferroviaire.

§ 2. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire est, tout en respectant les exigences en matière de sécurité et en améliorant la qualité de service de l'infrastructure ferroviaire, encouragé à réduire les coûts de fourniture de l'infrastructure et le niveau des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire.

§ 3. La mise en oeuvre du § 2 s'effectue dans le cadre du contrat conclu, pour une durée minimale de cinq ans, entre le gestionnaire de l'infrastructure et l'Etat belge et qui respecte les principes de base et les paramètres énoncés à l'annexe 25.

Les modalités du contrat visé à l'alinéa 1er et la structure des versements destinés à procurer des moyens financiers au gestionnaire de l'infrastructure sont convenues à l'avance et couvrent toute la durée du contrat.

Les candidats et, sur demande, les candidats potentiels, sont informés avant la signature du contrat visé à l'alinéa 1er par le gestionnaire de l'infrastructure de son contenu et ont la possibilité d'exprimer leur avis sur celui-ci avant sa signature. Le contrat est publié au plus tard un mois après sa signature.

Le gestionnaire de l'infrastructure veille à la cohérence entre les dispositions de l'accord et le plan d'entreprise visé au chapitre 2/1 du titre 3. "

[Art. 43.](#) Dans le même Code, il est inséré un article 47/1, rédigé comme suit :

" Art. 47/1. Le gestionnaire de l'infrastructure dresse et tient à jour le registre de ses actifs et des actifs qu'il est

chargé de gérer et utilisés pour évaluer le financement nécessaire pour les remettre en état ou les remplacer. Ce registre est accompagné du détail des dépenses consacrées au renouvellement et à la mise à niveau de l'infrastructure. "

[Art. 44.](#) Dans le chapitre 5, section 1^{re} du même Code, il est inséré un article 48/1, rédigé comme suit :

" Art. 48/1. Le cas échéant, les négociations entre les candidats et le gestionnaire de l'infrastructure concernant le niveau des redevances d'utilisation de l'infrastructure ne sont autorisées que si elles ont lieu sous l'égide de l'organe de contrôle. L'organe de contrôle intervient immédiatement si les négociations sont susceptibles de contrevenir aux dispositions du présent Code. "

[Art. 45.](#) L'article 49 du même Code est remplacé par ce qui suit :

" Art. 49. § 1^{er}. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire détermine et perçoit de manière non discriminatoire les redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, conformément au présent Code ferroviaire et à ses arrêtés d'exécution. L'exploitant d'installation de service détermine et perçoit de manière non discriminatoire les rétributions d'utilisation des installations de service, conformément au présent Code et ses arrêtés d'exécution. Ils les affectent au financement de leurs activités.

§ 2. Le gestionnaire de l'infrastructure et l'exploitant d'installation de service fournissent à l'organe de contrôle toute information nécessaire sur les redevances et rétributions imposées afin de permettre à ce dernier d'assumer ses fonctions au sens du présent Code.

Le Roi peut déterminer les modalités de la transmission de cette information à l'organe de contrôle. "

[Art. 46.](#) L'article 50 du même Code est remplacé par ce qui suit :

" Art. 50. § 1^{er}. Les redevances perçues pour l'ensemble des prestations minimales et pour l'accès par le réseau aux installations de service sont égales au coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire.

Le Roi peut déterminer les modalités de calcul du coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire.

Le gestionnaire de l'infrastructure peut décider de s'adapter progressivement à ces modalités, pendant une période de quatre ans maximum après l'entrée en vigueur de cet arrêté royal.

§ 2. La redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire peut inclure une redevance au titre de la rareté des capacités de la section identifiable de l'infrastructure ferroviaire pendant les périodes de saturation.

§ 3. La redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire peut être modifiée pour tenir compte du coût des effets sur l'environnement de l'exploitation des trains. Toute modification de ce type est différenciée en fonction de l'ampleur de l'effet engendré. Toute modification des redevances d'infrastructure visant à prendre en compte le coût induit par le bruit favorise l'équipement des wagons avec la technologie de freinage à bas niveau de bruit disponible aux conditions économiques les plus avantageuses.

Le Roi peut déterminer les modalités pour l'application des redevances correspondant au coût des effets du bruit.

La tarification des coûts environnementaux entraînant une augmentation du montant global des recettes réalisées par le gestionnaire de l'infrastructure n'est cependant autorisée que si elle s'applique au fret routier, conformément au droit de l'Union européenne. Le cas échéant, le Roi détermine l'affectation de ces recettes supplémentaires.

§ 4. Afin d'éviter des variations disproportionnées, les redevances visées aux §§ 1^{er} à 3 peuvent être exprimées en moyennes calculées sur un éventail suffisant de services ferroviaires visés à l'annexe 1^{re}, points 1 et 2, et de périodes. Toutefois, l'importance relative des redevances d'utilisation de l'infrastructure est en rapport avec les coûts imputables aux différents services. "

[Art. 47.](#) L'article 51 du même Code est remplacé par ce qui suit :

" Art. 51. La rétribution imposée pour l'accès aux voies dans les installations de service visées à l'annexe 1^{re}, point 2, et la fourniture de services dans ces installations, ne dépasse pas le coût de leur prestation majoré d'un bénéfice raisonnable.

Lorsque les services visés à l'annexe 1^{re}, points 3 et 4, c'est-à-dire les prestations complémentaires et les prestations connexes, ne sont proposés que par un seul fournisseur, la rétribution imposée pour un tel service ne dépasse pas le coût de la prestation majoré d'un bénéfice raisonnable. "

[Art. 48.](#) Dans le même Code, il est inséré un article 52/1, rédigé comme suit :

" Art. 52/1. Les redevances d'utilisation de l'infrastructure pour l'utilisation de corridors ferroviaires définis dans la Décision 2009/561/CE sont différenciées de manière à encourager l'équipement des trains avec le système ETCS conforme à la version adoptée par la Décision 2008/386/CE et aux versions ultérieures. Cette différenciation n'entraîne aucun changement du montant global des recettes réalisées par le gestionnaire de l'infrastructure.

Cette différenciation des redevances d'utilisation de l'infrastructure ne s'applique pas aux lignes ferroviaires mentionnées dans la Décision 2009/561/CE sur lesquelles ne circulent que des trains équipés du système ETCS.

Le Roi peut décider d'étendre cette différenciation aux lignes ferroviaires non mentionnées dans la Décision 2009/561/CE.

Le Roi peut déterminer les modalités à suivre pour mettre en place cette différenciation de la redevance d'utilisation de l'infrastructure.

Cet article ne s'applique pas aux trains non équipés du système ETCS et utilisés pour les services régionaux de

transport de voyageurs qui ont été mis en service pour la première fois avant 1985. "

[Art. 49.](#) L'article 53 du même Code est remplacé par ce qui suit :

" Art. 53. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et l'exploitant d'installation de service doivent à tout moment pouvoir démontrer que les redevances d'utilisation d'infrastructure ferroviaire et les rétributions des services réellement facturées sont conformes à la méthode, à la réglementation et aux barèmes définis dans le document de référence du réseau.

Dans le cadre de la tarification des coûts environnementaux, le gestionnaire de l'infrastructure conserve les informations nécessaires et garantit la traçabilité de l'origine de ces redevances. "

[Art. 50.](#) Dans le même Code, il est inséré un article 53/1, rédigé comme suit;

" Art. 53/1. L'exploitant de l'installation destinée à la prestation des services visés à l'annexe 1re, points 2, 3 et 4, transmet au gestionnaire de l'infrastructure les informations sur les rétributions à inclure dans le document de référence du réseau ou indique un site internet où ces informations sont mises gratuitement à disposition sous forme électronique. "

[Art. 51.](#) L'article 54 du même Code est remplacé par ce qui suit :

" Art. 54. Le gestionnaire de l'infrastructure peut percevoir une redevance appropriée pour les capacités attribuées mais non utilisées. Cette redevance, perçue en cas de non-utilisation, encourage une utilisation efficace des capacités et est obligatoirement perçue lorsque des candidats qui se sont vu attribuer un sillonn s'abstiennent, de façon régulière, de l'utiliser en tout ou partie. Le gestionnaire de l'infrastructure établit, dans son document de référence du réseau, les critères de détermination du défaut d'utilisation pour la perception de cette redevance. L'organe de contrôle vérifie ces critères. Le paiement de cette redevance est effectué soit par le candidat, soit par l'entreprise ferroviaire désignée, conformément à l'article 27/1. Le gestionnaire de l'infrastructure est, en permanence, en mesure d'indiquer à toute partie intéressée les capacités d'infrastructure qui ont déjà été attribuées aux entreprises ferroviaires utilisatrices. "

[Art. 52.](#) L'article 55 du même Code, est remplacé par ce qui suit :

"Art. 55. § 1er. Le gestionnaire de l'infrastructure peut imposer aux candidats des règles afin d'assurer la sauvegarde de ses aspirations légitimes en ce qui concerne les recettes et l'utilisation futures de l'infrastructure. Ces règles sont appropriées, transparentes et non discriminatoires. Elles sont détaillées dans le document de référence du réseau. Elles ne portent que sur la fourniture d'une garantie financière ne dépassant pas un niveau approprié, proportionnel au niveau d'activité envisagé du candidat, et sur la capacité à présenter des offres conformes en vue de l'obtention de capacités de l'infrastructure.

§ 2. Le Roi peut arrêter les critères à respecter pour l'application du présent article. "

[Art. 53.](#) L'article 56 du même Code est remplacé par ce qui suit :

" Art. 56. § 1er. Par dérogation à la section 2, le Roi peut, par un arrêté délibéré en Conseil des ministres, décider, si le marché s'y prête, des majorations de la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire afin de procéder au recouvrement total des coûts encourus par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, sur la base de principes efficaces, transparents et non discriminatoires, tout en garantissant une compétitivité optimale des segments du marché ferroviaire. Le système de tarification respecte les gains de productivité réalisés par les entreprises ferroviaires.

L'arrêté visé à l'alinéa 1er n'exclut pas l'utilisation des infrastructures ferroviaires par des segments de marché qui peuvent au moins acquitter le coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire, plus un taux de rentabilité si le marché s'y prête.

Préalablement à l'arrêté visée à l'alinéa 1er, le gestionnaire de l'infrastructure réalise un rapport d'évaluation de la pertinence de majorations pour des segments de marché spécifiques, en considérant au moins les paires d'éléments énumérées à l'annexe 24, point 1, et en retenant les plus pertinentes. La liste des segments de marché définis par le gestionnaire de l'infrastructure contient au moins les trois segments suivants : services de fret, services de transport de voyageurs dans le cadre d'un contrat de service public et autres services de transport de voyageurs.

Le gestionnaire de l'infrastructure peut procéder à une différenciation plus poussée des segments de marché en fonction des marchandises ou des voyageurs transportés.

Les segments de marché sur lesquels les entreprises ferroviaires n'interviennent pas actuellement mais peuvent fournir des services durant la période de validité du système de tarification sont également définis. Pour ces segments de marché, le gestionnaire de l'infrastructure n'introduit pas de majoration dans le système de tarification.

La liste des segments de marché est publiée dans le document de référence du réseau et fait l'objet d'une révision au moins tous les cinq ans. L'organe de contrôle vérifie cette liste conformément à l'article 62.

§ 2. Lorsque des éléments essentiels du système de tarification fixé conformément au paragraphe 1er, alinéa 1er, sont modifiés, ces modifications sont rendues publiques au moins trois mois avant la date limite de publication du document de référence du réseau. "

[Art. 54.](#) L'article 59, § 5, du même Code est complété par la phrase suivante :

" Les systèmes de réductions sont appliqués de manière non discriminatoire à toutes les entreprises ferroviaires. "

[Art. 55.](#) Dans le texte néerlandais de l'article 60 de du même Code, les mots " retributies voor het gebruik van de " sont insérés entre les mots " treffen voor " et les mots " spoorweginfrastructuurgebruik ".

[Art. 56.](#) Dans le titre 3, chapitre 5, du même Code, il est inséré une section 4 intitulée :
" Section 4. - Coopération avec d'autres gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire ".

[Art. 57.](#) Dans la section 4 insérée par l'article 56, il est inséré un article 60/1, rédigé comme suit :
" Art. 60/1. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire coopère et s'associe avec les gestionnaires d'infrastructure ferroviaire des autres Etats membres de l'Union européenne de manière à permettre l'application de systèmes de tarification efficaces et pour coordonner la tarification ou pour percevoir la redevance pour le fonctionnement des services ferroviaires circulant sur plusieurs réseaux du système ferroviaire au sein de l'Union. Le gestionnaire de l'infrastructure s'efforce en particulier de garantir une compétitivité optimale des services ferroviaires internationaux et d'assurer une utilisation efficace des réseaux ferroviaires. A cette fin, il met en place les procédures appropriées, dans le respect des règles fixées par la Directive 2012/34/UE du Parlement Européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen.
Le gestionnaire de l'infrastructure coopère avec les gestionnaires d'infrastructure ferroviaire des autres Etats membres de l'Union européenne en vue d'une application efficace des majorations visées à l'article 56 et des systèmes d'amélioration des performances visés à l'article 23, pour le trafic circulant sur plusieurs réseaux du système ferroviaire au sein de l'Union. "

[Art. 58.](#) A l'article 62 du même Code, modifié par l'arrêté royal du 21 décembre 2013, les modifications suivantes sont apportées :

1° dans le paragraphe 3, le 1° est remplacé par ce qui suit :

" 1° contrôle la conformité du document de référence du réseau, dans ses versions provisoires et définitives, au présent Code ferroviaire et à ses arrêtés d'exécution; "

2° dans le paragraphe 3, le 5° est complété par la phrase suivante :

" Le Roi peut arrêter la procédure et les critères à respecter lors de cet examen; "

3° dans le paragraphe 3, le 9° est remplacé par ce qui suit :

" 9° contrôle l'accès aux services et leur tarification conformément à l'article 9; "

4° le 10° est remplacé par ce qui suit :

" 10° vérifie que l'exercice de la servitude perpétuelle visée à l'article 156quater, § 1er, de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques ne porte pas atteinte au droit d'accès visé à l'article 9 du Code ferroviaire. "

5° le paragraphe 3 est complété par un alinéa rédigé comme suit :

" Sans préjudice des compétences des autorités nationales de concurrence pour assurer la concurrence sur le marché des services ferroviaires, l'organe de contrôle est habilité à assurer le suivi de la situation de la concurrence sur les marchés des services ferroviaires et, en particulier, à contrôler l'alinéa 1er, 1° à 10°, de sa propre initiative en vue de prévenir toute discrimination à l'égard des candidats. Il vérifie notamment si le document de référence du réseau contient des clauses discriminatoires ou octroie au gestionnaire de l'infrastructure des pouvoirs discrétionnaires pouvant être utilisés à des fins de discrimination à l'égard des candidats. "

6° dans le paragraphe 4, alinéa 1er, est inséré le 3° rédigé comme suit :

" 3° dans les dix jours ouvrables, les litiges relatifs au système d'amélioration des performances, sans préjudice des voies de recours existantes, à la demande du gestionnaire de l'infrastructure ou d'une entreprise ferroviaire. "

7° le paragraphe 4 est complété par la phrase suivante :

" Ce règlement est également exposé dans le document de référence du réseau. "

8° le paragraphe 5 est remplacé par ce qui suit :

" § 5. Au titre de ses missions de recours administratif, l'organe de contrôle peut être saisi sur plainte écrite, notifiée par envoi recommandé, par tout candidat, notamment pour introduire un recours contre les décisions prises par le gestionnaire de l'infrastructure ou, le cas échéant, par l'entreprise ferroviaire ou l'exploitant d'une installation de service, s'il s'estime victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice en ce qui concerne :

1° le document de référence du réseau, dans ses versions provisoires et définitives, ou les critères qu'il contient;

2° la procédure de répartition des capacités d'infrastructure et ses résultats et les obligations qui en découlent;

3° le système de tarification, en ce compris le système d'amélioration des performances visé à l'article 23, alinéa 3, le niveau ou la structure des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et les obligations qui en découlent;

4° les dispositions en matière d'accès à l'infrastructure ferroviaire visées aux articles 5, 6, 7, 1° et 3°, 8 et 9;

5° les dispositions en matière d'accès aux installations de service visées à l'article 9;

6° l'exercice de la servitude perpétuelle visée à l'article 156quater, § 1er, de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques.

Le recours administratif n'est pas suspensif de la décision attaquée, sauf décision contraire motivée de l'organe de contrôle à la demande de la partie plaignante. "

[Art. 59.](#) A l'article 63 du même Code, modifié par l'arrêté royal du 21 décembre 2013, les modifications suivantes sont apportées :

1° le paragraphe 3 est remplacé par ce qui suit :

" § 3. En exécution de ses missions de contrôle et de recours administratif, l'organe de contrôle prend toute mesure nécessaire, y compris des mesures conservatoires et des amendes administratives, pour mettre fin aux infractions relatives au document de référence du réseau, à la répartition des capacités, à la tarification de l'infrastructure et aux dispositions en matière d'accès, conformément aux articles 64 et 65, et notamment en matière d'accès aux installations de service conformément à l'article 9.

Au cas où un recours est introduit contre un refus d'octroyer des capacités ou contre les modalités d'une proposition de capacités, l'organisme de contrôle soit confirme qu'il n'y a pas lieu de modifier la décision prise par le gestionnaire de l'infrastructure, soit modifie la décision incriminée conformément à sa décision.";

2° l'article est complété par un paragraphe 4, rédigé comme suit :

" § 4. L'organe de contrôle est habilité à effectuer des audits ou à commander des audits externes auprès du gestionnaire de l'infrastructure, des exploitants d'installations de service et, le cas échéant, auprès des entreprises ferroviaires pour vérifier le respect des dispositions relatives à la séparation comptable établies à l'article 4. A cet égard, l'organe de contrôle est habilité à demander toute information utile. En particulier, il est habilité à demander au gestionnaire de l'infrastructure, aux exploitants d'installations de service et à toutes les entreprises ou autres entités qui assurent ou intègrent différents types de services de transport ferroviaire ou de gestion de l'infrastructure, tels que visés à l'article 4, § 1er, et à l'article 9 la totalité ou une partie des informations comptables mentionnées à l'annexe 26, avec un degré de détail suffisant au regard de ce qui est jugé nécessaire et proportionné.

Sans préjudice des pouvoirs des autorités nationales chargées des questions en matière d'aides d'Etat, l'organisme de contrôle peut en outre tirer des comptes des conclusions au sujet de problèmes en matière d'aides d'Etat, conclusions qu'il transmet aux-dites autorités. "

[Art. 60.](#) L'article 64 du même Code, est modifié comme suit :

1° l'alinéa 3 est abrogé;

2° l'article est complété par quatre alinéas rédigés comme suit :

" L'amende est recouvrée au profit du Trésor par l'administration de la taxe sur la valeur ajoutée, de l'enregistrement et des domaines.

Chaque année au 1er janvier, ces montants sont adaptés à l'indice santé selon la formule suivante : le montant de base multiplié par le nouvel indice et divisé par l'indice de départ.

Le nouvel indice est l'indice santé du mois de novembre de l'année précédant l'année dans laquelle les montants sont adaptés conformément à l'alinéa 4. L'indice de départ est l'indice santé de novembre 2013. Le résultat obtenu est arrondi à l'euro supérieur si la partie décimale est supérieure ou égale à cinquante cents. Il l'est à l'euro inférieur si cette partie est inférieure à cinquante cents.

Le délai de prescription pour l'infliction d'une amende administrative est fixé à trois ans à partir de la date de commission des faits. Le droit de percevoir l'amende administrative se prescrit par deux ans à dater du dernier jour où le contrevenant aurait dû payer.

Si le contrevenant paie l'amende administrative avec retard, le montant est majoré de plein droit du taux d'intérêt légal, avec un minimum de cinq pour cent du montant de l'amende administrative. "

[Art. 61.](#) Dans l'article 65 du même Code, l'alinéa 1er est remplacé par ce qui suit :

" L'organe de contrôle statue dans les cas visés à l'article 63, § 3, après avoir entendu les parties en cause, dans les six semaines qui suivent la réception de toutes les informations utiles. L'organe de contrôle traite les plaintes et sollicite des informations utiles et engage des consultations avec toutes les parties concernées dans un délai d'un mois à partir de la réception de la plainte. Le Roi détermine les modalités de la procédure dans les cas visés à l'article 63, § 3. "

[Art. 62.](#) Dans le titre 3, chapitre 6, du même Code, une section 3/1 est insérée, intitulée :

" Section 3/1. Coopération avec d'autres organes, consultation et demande d'informations "

[Art. 63.](#) Dans la section 3/1 insérée par l'article 62, il est inséré un article 66/1, rédigé comme suit :

" Art. 66/1. L'organe de contrôle coopère étroitement avec l'autorité de sécurité et avec l'autorité responsable des licences.

Ces organes élaborent ensemble un cadre de coopération et d'échange d'informations visant à prévenir les effets préjudiciables à la concurrence ou à la sécurité sur le marché ferroviaire. Ce cadre contient entre autres un mécanisme permettant, d'une part, à l'organe de contrôle d'adresser des recommandations à l'autorité de sécurité et à l'autorité responsable des licences sur des aspects susceptibles de nuire à la concurrence sur le marché ferroviaire et, d'autre part, à l'autorité de sécurité d'adresser des recommandations à l'organe de contrôle et à l'autorité responsable de la délivrance des licences sur des aspects susceptibles de compromettre la sécurité. Sans préjudice de l'indépendance de chacun de ces organes dans son domaine de compétences propres, les autorités concernées examinent ces recommandations avant d'adopter leurs décisions. Si l'organe concerné décide de s'écarter de ces recommandations, il en donne les raisons dans ses décisions. "

[Art. 64.](#) Dans la même section 3/1, il est inséré un article 66/2 rédigé comme suit :

" Art. 66/2. A intervalles réguliers, et au moins tous les deux ans, l'organe de contrôle consulte les représentants des usagers des services ferroviaires de transport de fret et de voyageurs pour tenir compte de leurs opinions quant au marché ferroviaire. "

Art. 65. Dans la même section 3/1, il est inséré un article 66/3, rédigé comme suit :

" Art. 66/3. § 1er. L'organe de contrôle est habilité à demander les informations utiles au gestionnaire de l'infrastructure, aux candidats et à toute autre partie intéressée.

Ces informations sont fournies dans un délai raisonnable, fixé par l'organe de contrôle, ne dépassant pas un mois, à moins que, dans des circonstances exceptionnelles, l'organe de contrôle n'accepte et n'autorise une prorogation limitée n'excédant pas deux semaines.

Les informations à fournir à l'organe de contrôle comprennent toutes les données requises par celui-ci dans le cadre de ses fonctions de recours et de surveillance de la concurrence sur les marchés des services ferroviaires. Il s'agit notamment des données nécessaires pour établir des statistiques et observer le marché.

§ 2. Le fait, pour le gestionnaire de l'infrastructure, les candidats ou tout autre partie intéressée, de ne pas répondre à la demande d'information formulée par l'organe de contrôle, dans le délai fixé par celui-ci, est constitutif d'une infraction susceptible d'être sanctionnée d'une amende administrative sur une base forfaitaire ou par jour.

L'amende ne peut être, par jour calendrier, inférieure à 1.000 euros ni supérieure à 2.000 euros, ni au total, supérieure à 60.000 euros.

L'amende est recouvrée au profit du Trésor par l'administration de la taxe sur la valeur ajoutée, de l'enregistrement et des domaines.

Chaque année au 1er janvier, ces montants sont adaptés à l'indice santé selon la formule suivante : le montant de base multiplié par le nouvel indice et divisé par l'indice de départ.

Le nouvel indice est l'indice santé du mois de novembre de l'année précédant l'année dans laquelle les montants sont adaptés conformément à l'alinéa 4. L'indice de départ est l'indice santé de novembre 2013. Le résultat obtenu est arrondi à l'euro supérieur si la partie décimale est supérieure ou égale à cinquante cents. Il est à l'euro inférieur si cette partie est inférieure à cinquante cents.

Le délai de prescription pour l'infliction d'une amende administrative est fixé à trois ans à partir de la date de commission des faits. Le droit de percevoir l'amende administrative se prescrit par deux ans à dater du dernier jour où le contrevenant aurait dû payer.

Si le contrevenant paie l'amende administrative avec retard, le montant est majoré de plein droit du taux d'intérêt légal, avec un minimum de cinq pour cent du montant de l'amende administrative. "

Art. 66. Dans la même section 3/1, il est inséré un article 66/4, rédigé comme suit :

" Art. 66/4. § 1er. L'organe de contrôle échange avec les organes de contrôle des autres Etats membres de l'Union européenne des informations sur son travail et ses principes et pratiques décisionnels, notamment, sur les principaux aspects de ses procédures et sur les problèmes d'interprétation de la législation ferroviaire transposée de l'Union. Il coopère avec les organes de contrôle des autres Etats membres de l'Union européenne afin de coordonner les processus décisionnels. A cette fin, il participe et collabore au sein d'un réseau réunissant les organes de contrôle des Etats membres.

§ 2. L'organe de contrôle coopère étroitement avec les organes de contrôle des autres Etats membres, notamment en fixant des modalités de collaboration à des fins d'assistance mutuelle dans le cadre des tâches de surveillance du marché et de traitement des plaintes ou des enquêtes.

§ 3. En cas de plainte ou d'enquête lancée de sa propre initiative sur des questions d'accès ou de tarification relatives à un sillon international, ainsi que dans le cadre de la surveillance de la concurrence sur le marché concernant des services de transport ferroviaire international, l'organe de contrôle consulte les organes de contrôle de tous les autres Etats membres par lesquels passe le sillon international en cause et, le cas échéant, la Commission européenne, et leur demande toutes les informations nécessaires avant de prendre une décision.

§ 4. S'il est consulté par un organe de contrôle d'un autre Etat membre, il fournit toutes les informations qu'il a lui-même le droit de demander en vertu du présent Code. Ces informations ne peuvent être utilisées qu'aux fins du traitement de la plainte ou de l'enquête visée au paragraphe 3.

§ 5. Lorsque l'organe de contrôle reçoit une plainte ou mène une enquête de sa propre initiative, il transmet toute information pertinente à l'organe de contrôle responsable afin que celui-ci puisse prendre des mesures à l'égard des parties concernées.

§ 6. Tout représentant des gestionnaires de l'infrastructure associé conformément à l'article 45 fournit sans délai toutes les informations nécessaires aux fins du traitement de la plainte ou de l'enquête visée au paragraphe 3, qui ont été demandées par l'organe de contrôle de l'Etat membre où se situe le représentant associé. L'organe de contrôle est habilité à transmettre ces informations concernant le sillon international aux organismes de contrôle visés au paragraphe 3.

§ 7. A la demande d'un organe de contrôle, la Commission européenne peut prendre part aux activités énumérées aux paragraphes 2 à 6 afin de faciliter la coopération des organismes de contrôle mentionnés auxdits paragraphes.

§ 8. L'organe de contrôle élabore des principes et pratiques communs avec d'autres organismes de contrôle pour les décisions qu'ils sont habilités à prendre en vertu de la présente loi.

§ 9. L'organe de contrôle évalue les décisions et pratiques des associations de gestionnaires de l'infrastructure visées aux articles 60/1 et 45, qui exécutent les dispositions du présent Code ou, de manière générale, facilitent le transport ferroviaire international. "

Art. 67. Dans l'article 70, § 6, du même Code, dans le texte néerlandais, le mot " moduleert " est remplacé par le mot " aanpast ".

Art. 68. Dans l'article 93 du même Code, le paragraphe 5 est abrogé.

[Art. 69.](#) Dans l'article 112 du même Code, le paragraphe 1er est complété par les mots " et à l'article 215 ".

[Art. 70.](#) Dans l'article 168, § 1er, du même Code, dans le texte néerlandais, les mots " toestemming voor " sont remplacés par les mots " toelating tot ".

[Art. 71.](#) Dans l'article 204 du même Code, les mots " le ministre " sont remplacés par les mots " l'administration ".

[Art. 72.](#) Dans l'article 214, alinéa 1er, du même Code, dans le texte néerlandais, les modifications suivantes sont apportées :

1° dans le 27°, les mots " in overtreding van artikel 105 " sont remplacés par les mots " , in overtreding van artikel 105, " ;

2° dans le 28°, les mots " aan de in artikel 105 bedoelde NVR " sont remplacés par les mots " aan het in artikel 105 bedoelde NVR " ;

3° dans le 37°, le mot " toegestaan " est remplacé par le mot " toegelaten ".

[Art. 73.](#) Dans l'article 217 du même Code, dans le texte néerlandais, les modifications suivantes sont apportées :

1° dans le paragraphe 4, les mots " het misdrijf " sont remplacés par les mots " de inbreuk " ;

2° dans le paragraphe 6, le mot " opdracht " est remplacé par le mot " opdrachten ".

[Art. 74.](#) Dans l'article 223 du même Code, les mots " le Conseil de la Concurrence " sont remplacés par les mots " l'Autorité belge de la Concurrence ".

[Art. 75.](#) Dans l'annexe 1re du même Code, les modifications suivantes sont apportées :

1° dans le point 2. i) dans le texte néerlandais, le mot " heffingen " est remplacé par le mot " retributies " ;

2° dans le point 3. b) dans le texte français, les mots " des voitures " sont remplacés par les mots " des trains de passagers ".

[Art. 76.](#) Dans l'annexe 3, point 2, du même Code, dans le texte néerlandais, les mots " wordt de Commissie geïnformeerd " sont remplacés par les mots " de Commissie geïnformeerd wordt ".

[Art. 77.](#) Dans l'annexe 4, du même Code, les modifications suivantes sont apportées :

1° aux points 6.2. de l'annexe et 6.4. de l'appendice de l'annexe, dans le texte néerlandais, les mots " voor weggebruikers " sont remplacés par les mots " voor gebruikers " ;

2° dans le point 1.17. de l'appendice, dans le texte néerlandais, le mot " zwaargewonde " est remplacé par les mots " verwonding (zwaargewonde persoon) " ;

3° dans le point 4.4. de l'appendice, dans le texte français, les mots " franchissement dangereux de signal " sont remplacés par les mots " franchissement dangereux de signal (SPAD) ".

[Art. 78.](#) Dans l'annexe 8, point 3.3., du même Code, dans le texte français, l'intitulé est complété par les mots " sur le plan professionnel ".

[Art. 79.](#) Dans l'annexe 11, point 7, du même Code, dans le texte néerlandais, le mot " om " est inséré entre les mots " te treffen " et les mots " de trein ".

[Art. 80.](#) Dans l'annexe 12, point 8, du même Code, dans le texte français, les mots " de la Commission du 30 mai 2002 " sont insérés entre les mots " 2002/734/CE " et le mot " , modifiée ".

[Art. 81.](#) Dans l'annexe 16, du même Code, les modifications suivantes sont apportées :

1° le point 1.4.4. est remplacé par ce qui suit :

" 1.4.4. La conception et l'exploitation du système ferroviaire ne doivent pas donner lieu à un niveau inacceptable d'émissions sonores générées par celui-ci :

- dans des zones proches de l'infrastructure ferroviaire, ni

- dans la cabine de conduite. "

2° dans le point 1.5., dans le texte néerlandais, le mot " gelegd " est remplacé par le mot " gebracht " ;

3° dans le point 2.1.2, dans l'intitulé du texte français, le mot " (nouveau) " est supprimé ;

4° dans le point 2.4.1., alinéa 10, dans le texte néerlandais, le mot " kunnen " est remplacé par le mot " kan ".

[Art. 82.](#) Dans l'annexe 17, point 2, alinéa 1er, du même Code, dans le texte néerlandais, les mots " een aangemelde instantie " sont remplacés par les mots " (een) aangemelde instantie(s) ".

[Art. 83.](#) Dans le même Code, dans le texte néerlandais, les modifications suivantes sont apportées :

1° le mot " netwerk " est chaque fois remplacé par le mot " net " ;

2° le mot " spoorwegnetwerk " est chaque fois remplacé par le mot " spoorwegnet " ;

3° le mot " netwerken " est chaque fois remplacé par le mot " netten " ;

4° le mot " spoorwegnetwerken " est chaque fois remplacé par le mot " spoorwegnetten " ;

- 5° le mot " tariferingsystemen " est chaque fois remplacé par le mot " heffingsregelingen ";
6° les mots " het tariferingsstelsel " sont chaque fois remplacés par les mots " de heffingsregeling ";
7° les mots " het tariferingsstelsel " sont chaque fois remplacés par les mots " de heffingsregeling ";
8° les mots " beginselen voor tarifiering " sont chaque fois remplacés par le mot " heffingsbeginselen ";
9° les mots " beginselen voor de tarifiering " sont chaque fois remplacés par le mot " heffingsbeginselen ";
10° les mots " de specifieke tariferingsvoorschriften " sont chaque fois remplacés par les mots " de specifieke heffingsvoorschriften ";
11° les mots " de tarifiering van de infrastructuur " sont chaque fois remplacés par les mots " de heffing voor het gebruik van de infrastructuur ";
12° le mot " tarifiering " est chaque fois remplacé par le mot " heffing ".

[Art. 84.](#) Dans le même Code, l'annexe 2 est remplacée par l'annexe 1re jointe à la présente loi.

[Art. 85.](#) Dans le même Code, il est inséré une annexe 23 jointe en annexe 2 à la présente loi.

[Art. 86.](#) Dans le même Code, il est inséré une annexe 24 jointe en annexe 3 à la présente loi.

[Art. 87.](#) Dans le même Code, il est inséré une annexe 25 jointe en annexe 4 à la présente loi.

[Art. 88.](#) Dans le même Code, il est inséré une annexe 26 jointe en annexe 5 à la présente loi.

[CHAPITRE 3.](#) - Entrée en vigueur

[Art. 89.](#) La présente loi entre en vigueur le dixième jour qui suit celui de sa publication au Moniteur belge, à l'exception de l'article 29 qui entre en vigueur le 16 juin 2015.

[ANNEXES.](#)

[Art. N1.](#) Annexe 2 à la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire

Annexe 2

CONTENU DU DOCUMENT DE REFERENCE DU RESEAU

Le document de référence du réseau visé à l'article 21 contient les informations suivantes:

1. Un chapitre exposant la nature de l'infrastructure qui est mise à la disposition des entreprises ferroviaires et les conditions d'accès à cette infrastructure. Il est fait en sorte que les informations figurant dans ce chapitre concordent, sur une base annuelle, avec les registres d'infrastructures ferroviaires à publier conformément à l'article 211, ou y fassent référence.

2. Un chapitre relatif aux principes de tarification et aux tarifs. Ce chapitre contient des précisions appropriées concernant le système de tarification ainsi que des informations suffisantes sur les redevances et d'autres informations utiles relatives à l'accès applicables aux services énumérés à l'annexe 1re qui sont offerts par un seul fournisseur. Il décrit en détail la méthode, les règles et, le cas échéant, les barèmes utilisés pour appliquer les articles 23 et 49 à 60/1 en ce qui concerne les coûts et les redevances. Il contient, lorsqu'elles sont disponibles, des informations concernant les modifications de redevances déjà décidées ou prévues au cours des cinq prochaines années.

3. Un chapitre sur les principes et les critères de répartition des capacités. Ce chapitre expose les grandes caractéristiques des capacités de l'infrastructure mise à la disposition des entreprises ferroviaires et précise les restrictions éventuelles qui en limitent l'utilisation, et notamment les contraintes probables imposées par l'entretien du réseau. Il précise également les procédures et délais relatifs à la répartition des capacités. Il contient les critères spécifiques applicables à cette répartition, et notamment:

a) les procédures d'introduction des demandes de capacités auprès du gestionnaire de l'infrastructure par les candidats;

b) les exigences auxquelles les candidats doivent satisfaire;

c) les délais applicables aux procédures de demande et de répartition, les procédures à suivre pour demander des informations sur la programmation et les procédures de programmation des travaux d'entretien prévus et imprévus;

d) les principes régissant le processus de coordination et le système de règlement des litiges mis à disposition dans le cadre de ce processus;

e) les procédures à suivre et les critères à appliquer lorsque l'infrastructure est saturée;

f) des détails sur les restrictions imposées à l'utilisation des infrastructures;

g) les règles concernant la prise en compte des niveaux antérieurs d'utilisation des capacités pour déterminer les priorités lors du processus de répartition.

Ce chapitre détaille les mesures prises pour assurer un traitement adéquat des services de fret, des services internationaux et des demandes soumises à la procédure ad hoc. Il contient un modèle de formulaire pour les demandes de capacité. Le gestionnaire de l'infrastructure publie également des informations détaillées sur les procédures d'allocation des sillons internationaux.

4. Un chapitre contenant des informations sur la demande de licence visée à l'article 13 et sur les certificats de sécurité ferroviaire délivrés conformément à la Directive 2004/49/CE ou indiquant un site internet où ces informations sont mises gratuitement à disposition sous forme électronique.

5. Un chapitre contenant des informations sur les procédures de règlement des litiges et de recours

concernant des questions d'accès à l'infrastructure et aux services ferroviaires et le système d'amélioration des performances visé à l'article 23.

6. Un chapitre contenant des informations sur l'accès aux installations de service visées à l'annexe 1re et la tarification de leur utilisation. Les exploitants d'installations de service qui ne se trouvent pas sous le contrôle du gestionnaire de l'infrastructure fournissent des informations sur les tarifs pratiqués pour l'accès à l'installation et pour la prestation de services ainsi que des informations sur les conditions techniques d'accès, à inclure dans le document de référence du réseau, ou indiquent un site internet où ces informations sont mises gratuitement à disposition sous forme électronique.

7. Un modèle d'accord pour la conclusion d'accords-cadres entre un gestionnaire de l'infrastructure et un candidat conformément à l'article 24.

[Art. N2.](#) Annexe 23 à la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire

Annexe 23

LISTE DES ELEMENTS DE L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE

L'infrastructure ferroviaire se compose des éléments suivants, pour autant qu'ils fassent partie des voies principales et des voies de service, à l'exception de celles situées à l'intérieur des ateliers de réparation du matériel et des dépôts ou garages d'engins de traction, ainsi que des embranchements particuliers :

- terrains;
- corps et plate-forme de la voie, notamment remblais, tranchées, drains, rigoles, fossés maçonnés, aqueducs, murs de revêtement, plantations de protection des talus, etc.; quais à voyageurs et à marchandises, y compris dans les gares de voyageurs et les terminaux de marchandises; accotements et pistes; murs de clôture, haies vives, palissades; bandes protectrices contre le feu, dispositifs pour le réchauffage des appareils de voie; croisements, etc.; écrans pare-neige;
- ouvrages d'art: ponts, ponceaux et autres passages supérieurs, tunnels, tranchées couvertes et autres passages inférieurs; murs de soutènement et ouvrages de protection contre les avalanches, les chutes de pierres, etc.;
- passages à niveau, y compris les installations destinées à assurer la sécurité de la circulation routière;
- superstructure, notamment: rails, rails à gorge et contre-rails; traverses et longrines, petit matériel d'assemblage, ballast, y compris gravillon et sable; appareils de voie, etc.; plaques tournantes et chariots transbordeurs (à l'exception de ceux exclusivement réservés aux engins de traction);
- chaussées des cours de voyageurs et de marchandises, y compris les accès par route et les accès pour piétons;
- installations de sécurité, de signalisation et de télécommunication de pleine voie, de gare et de triage, y compris installations de production, de transformation et de distribution de courant électrique pour le service de la signalisation et des télécommunications; bâtiments affectés auxdites installations; freins de voie;
- installations d'éclairage destinées à assurer la circulation des véhicules et la sécurité de cette circulation;
- installations de transformation et de transport de courant électrique pour la traction des trains: sous-stations, lignes d'alimentation entre les sous-stations et les fils de contact, caténaires et supports; troisième rail avec supports;
- bâtiments affectés au service des infrastructures, y compris une partie des installations destinées au recouvrement des frais de transport.

[Art. N3.](#) Annexe 24 à la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire

Annexe 24

EXIGENCES EN MATIERE DE COUTS ET DE REDEVANCES EN RAPPORT AVEC L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE

1. Les paires d'éléments à prendre en compte par les gestionnaires de l'infrastructure, lorsqu'ils établissent la liste des segments de marché en vue d'introduire des majorations dans le système de tarification au sens de l'article 56, paragraphe 1er, sont au minimum les suivantes:

- a) services de transport de voyageurs/services de fret;
- b) trains transportant des marchandises dangereuses/autres trains de marchandises;
- c) services nationaux/services internationaux;
- d) transport combiné/trains directs;
- e) services urbains ou régionaux de transport de voyageurs/services interurbains de transport de voyageurs;
- f) trains complets/trains de wagons isolés;
- g) services ferroviaires réguliers/services ferroviaires occasionnels.

2. Le système d'amélioration des performances visé à l'article 23 repose sur les principes de base ci-après:

a) pour parvenir à un niveau de performance convenu sans compromettre la viabilité économique d'un service, le gestionnaire de l'infrastructure arrête, en accord avec les candidats, les principaux paramètres du système d'amélioration des performances, et notamment la valeur des retards et les seuils applicables aux paiements dus au titre du système d'amélioration des performances par rapport à la fois aux mouvements de trains individuels et à l'ensemble des mouvements de trains d'une entreprise ferroviaire au cours d'une période donnée;

b) le gestionnaire de l'infrastructure communique aux entreprises ferroviaires, cinq jours au moins avant le mouvement de train, l'horaire de service sur la base duquel les retards seront calculés. Le gestionnaire de l'infrastructure peut, en cas de force majeure ou de modification tardive de l'horaire de service, effectuer cette communication dans un délai plus court;

c) tous les retards sont rangés dans l'une des catégories et sous-catégories de retards suivantes :

1. gestion de l'exploitation/de la planification relevant du gestionnaire de l'infrastructure :

1.1. établissement de l'horaire;

- 1.2. formation du train;
 - 1.3. erreurs dans la procédure d'exploitation;
 - 1.4. application erronée des règles de priorité;
 - 1.5. personnel;
 - 1.6. autres causes;
 2. installations de l'infrastructure relevant du gestionnaire de l'infrastructure :
 - 2.1. installations de signalisation;
 - 2.2. installations de signalisation aux passages à niveau;
 - 2.3. installations de télécommunication;
 - 2.4. équipement d'alimentation électrique;
 - 2.5. voie;
 - 2.6. structures;
 - 2.7. personnel;
 - 2.8. autres causes;
 3. problèmes d'ingénierie civile imputables au gestionnaire de l'infrastructure :
 - 3.1. travaux de construction prévus;
 - 3.2. irrégularités dans l'exécution de travaux de construction;
 - 3.3. limitation de vitesse en raison d'une voie défectueuse;
 - 3.4. autres causes;
 4. causes imputables à d'autres gestionnaires de l'infrastructure :
 - 4.1. causes imputables au gestionnaire de l'infrastructure précédent;
 - 4.2. causes imputables au gestionnaire de l'infrastructure suivant;
 5. causes de nature commerciale imputables à l'entreprise ferroviaire :
 - 5.1. durée d'arrêt excessive;
 - 5.2. demande de l'entreprise ferroviaire;
 - 5.3. opérations de chargement;
 - 5.4. irrégularités dans le chargement;
 - 5.5. préparation commerciale du train;
 - 5.6. personnel;
 - 5.7. autres causes;
 6. matériel roulant relevant de la responsabilité de l'entreprise ferroviaire :
 - 6.1. établissement/modification du tableau de service;
 - 6.2. formation du train par l'entreprise ferroviaire;
 - 6.3. problèmes concernant les voitures (transport de voyageurs);
 - 6.4. problèmes concernant les wagons (transport de marchandises);
 - 6.5. problèmes concernant les véhicules, locomotives et automotrices;
 - 6.6. personnel;
 - 6.7. autres causes;
 7. causes imputables à d'autres entreprises ferroviaires :
 - 7.1. causes imputables à l'entreprise ferroviaire suivante;
 - 7.2. causes imputables à l'entreprise ferroviaire précédente;
 8. causes externes qui ne sont imputables ni au gestionnaire de l'infrastructure ni à l'entreprise ferroviaire :
 - 8.1. grève;
 - 8.2. formalités administratives;
 - 8.3. influence extérieure;
 - 8.4. effets des conditions météorologiques et de causes naturelles;
 - 8.5. retard dû à des causes externes affectant le réseau suivant;
 - 8.6. autres causes;
 9. causes secondaires qui ne sont imputables ni au gestionnaire de l'infrastructure ni à l'entreprise ferroviaire :
 - 9.1. risques, accidents et incidents dangereux;
 - 9.2. occupation de la voie en raison du retard du train;
 - 9.3. occupation de la voie en raison du retard d'un autre train;
 - 9.4. rotation;
 - 9.5. correspondance;
 - 9.6. à déterminer après enquête;
- d) dans la mesure du possible, le retard est imputé à une seule organisation, en tenant compte à la fois de la responsabilité pour la perturbation causée et de l'aptitude à rétablir des conditions de circulation normales;
- e) le calcul des paiements tient compte du retard moyen des services ferroviaires soumis à des exigences de ponctualité similaires;
- f) le gestionnaire de l'infrastructure communique, dans les meilleurs délais, aux entreprises ferroviaires un calcul des paiements dus au titre du système d'amélioration des performances. Ce calcul comprend tous les mouvements de trains ayant subi un retard au cours d'une période maximale d'un mois;
- g) une fois par an, le gestionnaire de l'infrastructure publie le niveau moyen annuel de performance auquel sont parvenues les entreprises ferroviaires au regard des principaux paramètres arrêtés dans le système d'amélioration des performances.

PRINCIPES DE BASE ET PARAMETRES DES CONTRATS ENTRE AUTORITES COMPETENTES ET GESTIONNAIRES DE L'INFRASTRUCTURE

Le contrat précise les dispositions de l'article 47, paragraphe 3, et comporte au moins les éléments suivants :

- 1) le champ d'application du contrat en ce qui concerne l'infrastructure et les installations de service, en conformité avec la structure indiquée à l'annexe 1re. Ce point englobe tous les aspects de la gestion de l'infrastructure, y compris l'entretien et le renouvellement des éléments de l'infrastructure déjà en service. Le cas échéant, la construction de nouvelles infrastructures peut également être mentionnée;
- 2) la structure des versements ou des fonds alloués aux différents services d'infrastructure énumérés à l'annexe 1re, à l'entretien et au renouvellement ainsi qu'à la résorption des arriérés d'entretien et de renouvellement existants. Le cas échéant, la structure des versements ou des fonds alloués à une nouvelle infrastructure peut être mentionnée;
- 3) les objectifs de performance orientés vers l'utilisateur, sous la forme d'indicateurs et de critères de qualité portant sur des éléments tels que :
 - a) les performances des trains, par exemple en termes de rapidité et de fiabilité, et la satisfaction de la clientèle;
 - b) la capacité du réseau;
 - c) la gestion des actifs;
 - d) le volume des activités;
 - e) les niveaux de sécurité; et
 - f) la protection de l'environnement;
- 4) le volume de l'arriéré d'entretien éventuel et les actifs qui seront retirés du service et, partant, généreront des flux financiers différents;
- 5) les mesures d'incitation visées à l'article 47, paragraphe 2;
- 6) les obligations d'information minimales incombant au gestionnaire de l'infrastructure en ce qui concerne le contenu et la fréquence de présentation des rapports, y compris les informations à publier chaque année;
- 7) la durée convenue du contrat, qui est synchronisée et compatible avec la durée du plan d'entreprise, de la concession ou de la licence du gestionnaire de l'infrastructure, le cas échéant, et le cadre et les règles de tarification fixés par l'Etat;
- 8) les règles applicables en cas de perturbation importante des activités ou dans les situations d'urgence, y compris des plans d'urgence et de résiliation anticipée du contrat, ainsi que les règles en matière d'information en temps et en heure des utilisateurs;
- 9) les mesures de réparation à prendre si l'une des parties manque à ses obligations contractuelles; ou lorsque des circonstances exceptionnelles ont une incidence sur la disponibilité des financements publics; il s'agit notamment de définir les conditions et procédures de renégociation et de résiliation anticipée.

[Art. N5.](#) Annexe 26 à la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire

Annexe 26

INFORMATIONS COMPTABLES A SOUMETTRE A L'ORGANISME DE CONTROLE SUR DEMANDE

1. Séparation des comptes :

- a) des comptes de profits et pertes et des bilans distincts pour les activités de fret, de transport de voyageurs et de gestion de l'infrastructure;
- b) des informations détaillées sur chaque source et utilisation de fonds publics et d'autres formes de compensation, présentées d'une manière transparente et précise, y compris une analyse détaillée des flux de trésorerie des entreprises permettant de déterminer de quelle manière ces fonds publics et ces autres formes de compensation ont été utilisés;
- c) des catégories de coûts et profits permettant d'établir si des subventions croisées ont été opérées entre ces différentes activités, conformément aux exigences de l'organisme de contrôle;
- d) la méthode utilisée pour ventiler les coûts entre les différentes activités;
- e) lorsque l'entreprise réglementée appartient à un groupe, des informations complètes sur les paiements interentreprises.

2. Suivi des redevances d'accès aux voies :

- a) les différentes catégories de coûts, et notamment des informations suffisantes sur les coûts marginaux/directs des différents services ou groupes de services pour permettre le suivi des redevances d'utilisation de l'infrastructure;
- b) des informations suffisantes pour permettre le suivi des redevances individuelles versées pour les services (ou groupes de services); à la demande de l'organisme de contrôle, ces informations comprennent des données sur les volumes de services individuels, les prix des services individuels et les recettes totales afférentes aux services individuels et issues de la clientèle interne et externe;
- c) les coûts et les recettes afférents à chaque service (ou groupe de services), établis à l'aide de la méthode de calcul des coûts appropriée, selon les modalités définies par l'organisme de contrôle, de manière à pouvoir déceler l'existence éventuelle d'une tarification anticoncurrentielle (subventions croisées, pratiques d'éviction et tarifs excessifs).

3. Indication des performances financières :

- a) un état des performances financières;
- b) un état succinct des dépenses;
- c) un état des dépenses d'entretien;
- d) un état des dépenses d'exploitation;
- e) un compte de résultat;
- f) des notes d'accompagnement développant et expliquant ces informations, s'il y a lieu.

