

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

2 mars 2011

PROJET DE LOI
portant des dispositions diverses

AMENDEMENTS

déposés en commission de l'Infrastructure,
des Communications et des Entreprises publiques

N° 1 DE M. DEDECKER ET CONSORTS

Art. 8

Compléter le § 3, 5°, par un c) rédigé comme suit:

“c) l'éthylotest antidémarrage, tel que visé par la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968, avec mention de la période reprenant les dates de début et de fin, aussi longtemps que son utilisation est d'application.”

JUSTIFICATION

Tout comme les informations nécessaires sont disponibles en ce qui concerne les aménagements au véhicule en rapport avec l'aptitude médicale (article 8, § 3, 3°, il s'indique de reprendre dans la banque de données, pour la durée de la peine, les aménagements techniques imposés par le tribunal.

Documents précédents:

Doc 53 **1208/ (2010/2011)**:
001: Projet de loi.
002 à 005: Amendements.

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

2 maart 2011

WETSONTWERP
houdende diverse bepalingen

AMENDEMENTEN

ingediend in de commissie voor de Infrastructuur,
het Verkeer en de Overheidsbedrijven

Nr. 1 VAN DE HEER DEDECKER c.s.

Art. 8

Paragraaf 3, 5°, aanvullen met een c), luidend als volgt:

“c) het alcoholslot, zoals bedoeld in de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, met vermelding van de periode met start en einddatum zolang de uitvoering ervan van toepassing is.”

VERANTWOORDING

Net zoals de nodige informatie beschikbaar is voor medische aanpassingen van het voertuig (artikel 8, 3, 3°) is het aangewezen om technische aanpassingen opgelegd door de rechtbank op te nemen in de databank voor de duur van de straf.

Peter DEDECKER (N-VA)
Karel UYTTERSROT (N-VA)
Bert WOLLANTS (N-VA)
Steven VANDEPUT (N-VA)

Voorgaande documenten:

Doc 53 **1208/ (2010/2011)**:
001: Wetsontwerp.
002 tot 005: Amendementen.

N° 2 DE M. VAN DEN BERGH ET CONSORTS

Art. 25 (nouveau)

Dans le titre 3 “Mobilité” dont le chapitre unique devient le chapitre 1^{er}, insérer un chapitre 2 intitulé “Modification de la loi du 4 décembre 2006 relative à l’utilisation de l’infrastructure ferroviaire”, contenant un article 25/1, rédigé comme suit:

“Art.25/1. L’article 9 de la loi du 4 décembre 2006, modifié par la loi du 26 janvier 2010, est complété par un troisième alinéa rédigé comme suit:

“Pour effectuer les essais visés à l’alinéa 2, le candidat doit payer au gestionnaire de l’infrastructure une redevance d’essai relative aux véhicules utilisés pour effectuer les essais qui couvre les coûts du gestionnaire de l’infrastructure. Le Roi détermine les règles de calcul et les modalités de paiement de cette redevance d’essai. Le Roi peut déléguer cette compétence au ministre.”

JUSTIFICATION

La présente loi transpose partiellement la directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 concernant la répartition des capacités d’infrastructure ferroviaire, la tarification de l’infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité.

N° 3 DE M. VAN DEN BERGH ET CONSORTS

Art. 25/2 (nouveau)

Dans le chapitre 2 précité, insérer un article 25/2, rédigé comme suit:

“Art. 25/2. Dans l’article 62 de la même loi, modifié par la loi du 26 janvier 2010, un paragraphe 6 est inséré, rédigé comme suit:

“L’organe de contrôle décide sur les contestations qui lui sont soumises par le gestionnaire de l’infrastructure ferroviaire en ce qui concerne l’attribution des minutes de retard dans le cadre du système d’amélioration des performances visé à l’article 24, alinéa 5.”

JUSTIFICATION

L’article 9 de la loi du 4 décembre 2006 autorise le gestionnaire de l’infrastructure à mettre à disposition des organismes

Nr. 2 VAN DE HEER VAN DEN BERGH c.s.

Art. 25/1 (nieuw)

In titel 3 “Mobiliteit” waarvan het enig hoofdstuk hoofdstuk 1 wordt, een hoofdstuk 2 invoegen luidende “Wijziging van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur”, dat een artikel 25/1 bevat, luidend als volgt:

“Art. 25/1. Artikel 9 van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur, gewijzigd bij de wet van 26 januari 2010, wordt aangevuld met een derde lid luidende:

“Voor het verrichten van testen bedoeld in het tweede lid, moet de aanvrager een testbijdrage betalen die betrekking heeft op de voertuigen waarmee de testen worden verricht en die de kosten van de spoorweginfrastructuurbeheerder dekken. De Koning bepaalt de wijze van berekening en de betalingswijzen van deze testbijdrage. De Koning kan deze bevoegdheid aan de minister delegeren.”

VERANTWOORDING

Deze wet voorziet in de gedeeltelijke omzetting van richtlijn 2001/14/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheidscertificering.

Nr. 3 VAN DE HEER VAN DEN BERGH c.s.

Art. 25/2 (nieuw)

In voormeld hoofdstuk 2 een artikel 25/2 invoegen, luidend als volgt:

“Art. 25/2. In artikel 62 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 26 januari 2010 wordt een paragraaf 6 ingevoegd, luidende:

“Het toezichthoudende orgaan beslist over de betwistingen die eraan worden voorgelegd door de spoorweginfrastructuurbeheerder over de toekenning van het aantal minuten vertraging in het raam van de prestatieregeling bedoeld in artikel 24, vijfde lid.”

VERANTWOORDING

Artikel 9 van de wet van 4 december 2006 geeft toestemming aan de spoorweginfrastructuurbeheerder om de

notifiés et désignés ainsi que des entreprises ferroviaires l'infrastructure ferroviaire, afin de réaliser des essais prévus conformément aux dispositions de la loi relative à l'interopérabilité et dans le respect des règles de sécurité.

Pour tester un nouveau matériel roulant en vue de sa mise en service, l'infrastructure ferroviaire mise à disposition pour de tels essais doit, dans certains cas, selon le type d'essais envisagés, être au préalable mise hors service. Dans ce cas, l'organisme désigné ou l'organisme notifié qui effectue l'essai ne doit pas demander de capacité d'infrastructure et ne doit donc pas davantage payer de redevance d'infrastructure alors même qu'il utilise cependant l'infrastructure ferroviaire.

La présente modification vise à donner une base légale à la perception par le gestionnaire de l'infrastructure, d'une redevance d'essai pour l'utilisation d'une infrastructure hors service, soit par les organismes notifiés, soit par les organismes désignés. Cette redevance d'essai se calcule sur 2 éléments à savoir la durée d'utilisation de la ligne, par tranche de 30 minutes, et la longueur de la ligne utilisée, par kilomètre, étant entendu que les paramètres de la redevance d'infrastructure ne peuvent pas être transposés au cas d'une infrastructure mise hors service (utilisation des gares, utilisation des quais, heure de pointe, etc). Cette contribution sert à couvrir les coûts du gestionnaire de l'infrastructure découlant de l'utilisation de l'infrastructure mise hors service en raison d'essai.

L'article 62 de la loi du 4 décembre 2006 établit la liste des missions de l'organe de contrôle.

Dans le cadre de la mise en place du système d'amélioration des performances visé à l'article 24, alinéa 5 de la loi du 4 décembre 2006 inséré par l'article 5 de la loi du 26 janvier 2010, une mission supplémentaire est confiée à l'organe de contrôle qui consiste à attribuer le nombre de minutes de retard à l'entreprise concernée en cas de contestation de la répartition des minutes de retard établie par le gestionnaire de l'infrastructure.

N° 4 DE M. VAN DEN BERGH ET CONSORTS

Art. 25/3 (nouveau)

Dans le titre 3, insérer un chapitre 3 "Modification de la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire" contenant un article 25/3, rédigé comme suit:

"Art. 25/3. À l'article 10 de meme loi, les mots "au sein du Service public fédéral Mobilité et Transports" sont abrogés."

spoorweginfrastructuur ter beschikking te stellen van de aangemelde en aangewezen instanties, alsook van de spoorwegondernemingen, om iets te verrichten in overeenstemming met de bepalingen van de wet betreffende de interoperabiliteit en mits naleving van de veiligheidsvoorschriften.

Om een nieuw rijdend materieel te testen met het oog op de ingebruikstelling ervan moet de voor dergelijke testen ter beschikking gestelde spoorweginfrastructuur in bepaalde gevallen, al naar gelang het type testen dat wordt overwogen, op voorhand buiten werking worden gesteld. In dit geval moet de aangewezen instantie of de aangemelde instantie die de test doet geen infrastructuurcapaciteit aanvragen en moet dus geen infrastructuurheffing meer betalen zelfs al gebruikt die toch de spoorweginfrastructuur.

De huidige wijziging beoogt een wettelijke basis te geven aan de door de infrastructuurbeheerder gedane inning van een testbijdrage voor het gebruik van de buiten dienst gestelde infrastructuur, betaald ofwel door de aangewezen of de aangemelde instanties. Deze testbijdrage wordt berekend op basis van 2 factoren; zijnde de gebruiksduur per schijf van 30 minuten van de spoorlijn en de lengte van de gebruikte spoorlijn uitgedrukt in km., wetende dat de parameters van de infrastructuurheffing niet kunnen worden gebruikt in geval de infrastructuur buiten dienst werd gesteld (het gebruik van de stations, de perrons, het spitsuur, enz.). Deze bijdrage dient om de kosten te dekken van de infrastructuurbeheerder die voortvloeien uit het gebruik van de infrastructuur die omwille van een test buiten gebruik is gesteld.

Het artikel 62 van de wet van 4 december 2006 stelt de takenlijst op van het controleorgaan.

In het kader van de inwerkingstelling van het verbeteringssysteem van de prestaties bedoeld in artikel 24, vijfde lid, van de wet van 4 december 2006, ingevoegd bij artikel 5 bij de wet van 26 januari 2010, wordt een aanvullende taak toevertrouwd aan het controleorgaan. Die bestaat erin om het aantal minuten vertraging toe te wijzen aan de betrokken onderneming in geval van betwisting van de opsplitsing van het aantal minuten vertraging opgesteld door de infrastructuurbeheerder.

Nr. 4 VAN DE HEER VAN DEN BERGH c.s.

Art. 25/3 (nieuw)

In titel 3, een hoofdstuk 3 invoegen, met als opschrift "Wijziging van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen" dat een artikel 25/3 bevat, luidend als volgt:

"Art. 25/3. In artikel 10 van dezelfde wet betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, de woorden "binnen de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer" doen vervallen."

JUSTIFICATION

La présente loi transpose partiellement la Directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer et modifiant la Directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires, ainsi que la directive 2001/14/CE du Conseil concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité.

L'article 10 de la loi du 19 décembre 2006 habilite le Roi à désigner l'autorité de sécurité au sein du Service public fédéral Mobilité et Transports.

Par son avis motivé du 28 janvier 2011, la Commission européenne a signifié à la Belgique qu'elle avait manqué aux obligations qui lui incombent en vertu de l'article 16, § 1 de la directive 2004/49 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires, portant sur l'indépendance des autorités de sécurité par rapport aux entreprises ferroviaires.

La Commission fonde son avis motivé sur le fait que l'organigramme du Service public fédéral Mobilité et Transports fait apparaître que la présidente de son comité de Direction exerce bien un pouvoir hiérarchique sur l'autorité de sécurité, à savoir le Service de sécurité et d'interopérabilité des chemins de fer.

Or aux yeux de la Commission, la situation contractuelle de la présidente du comité de direction ne satisfait pas aux prescriptions de la législation européenne en ce qui concerne l'indépendance requise pour l'indépendance de l'autorité de sécurité. En effet, la présidente du comité de direction est encore liée à la SNCB Holding qu'elle peut rejoindre à l'expiration de son mandat. Une telle situation, selon la Commission, crée une sorte de loyauté envers la SNCB Holding qui rend difficile l'indépendance décisionnelle puisqu'il existe encore une perspective pour elle de continuer sa carrière au sein du groupe SNCB.

Pour se conformer à l'avis motivé, un arrêté royal sera déposé prochainement en Conseil des ministres, relatif à l'autorité de sécurité en exécution de l'article 105 de la loi de dispositions diverses du 29 décembre 2010.

Cet arrêté royal placera la direction de l'autorité de sécurité sous l'autorité directe du ministre qui a le transport ferroviaire dans ses attributions. Ainsi, l'autorité de sécurité ne ressortira plus de l'autorité hiérarchique de la présidente du comité de direction du Service public fédéral Mobilité et Transports.

La mise en place de ce lien hiérarchique direct entre le ministre et la direction de l'autorité de sécurité nécessite la modification de l'article 10 de la loi du 19 décembre 2006.

VERANTWOORDING

Deze wet voorziet in de gedeeltelijke omzetting van Richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen en tot wijziging van Richtlijn 95/18 /EG van de Raad betreffende de verlening van vergunningen aan de spoorwegondernemingen, en van de Richtlijn 2001/14/EG van de Raad inzake toewijzing van de spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheids certificering.

Artikel 10 van de wet van 19 december 2006 machtigt de Koning om een Veiligheidsinstantie aan te stellen binnen het raam van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer.

Op 28 januari 2011 wees de Europese Commissie, met een met redenen omkleed advies, ons land er op dat het heeft verzaakt aan die verplichtingen die haar toekomen, krachtens artikel 16, § 1, van de Richtlijn 2004/49 betreffende de veiligheid op het gemeenschappelijke spoorwegnet, gaande over de onafhankelijkheid van de veiligheidsinstantie ten overstaan van de spoorwegondernemingen.

De Commissie baseert dit gemotiveerd advies op het feit dat het organigram van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer laat blijken dat de voorzitter van het directiecomité wel degelijk een hiërarchische macht uitoefent op de veiligheidsinstantie, zijnde de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen.

Welnu, vanuit het oogpunt van de Commissie, voldoet de contractuele toestand van de voorzitter van het directiecomité niet aan de voorschriften van de Europese wetgeving betreffende der vereiste zelfstandigheid voor de onafhankelijkheid van de veiligheidsinstantie. De voorzitter van het directiecomité is nog steeds gebonden aan de NMBS-holding waar zij op het einde van haar mandaat kan naar terugkeren. Een dergelijke toestand schept volgens de Commissie een vorm van loyaliteit ten overstaan van de NMBS-holding die de zelfstandige beslissingen bemoeilijkt aangezien er voor haar nog een vooruitzicht bestaat om de loopbaan verder te zetten binnen de NMBS-groep.

Om tegemoet te komen aan dit met redenen omkleed advies zal binnenkort een koninklijk besluit betreffende de veiligheidsinstantie worden voorgelegd aan de Ministerraad, ter uitvoering van artikel 105 van de wet diverse bepalingen van 29 december 2010.

Dit koninklijk besluit zal de directie van de veiligheidsinstantie onder de directe bevoegdheid stellen van de minister die de bevoegdheid uitoefent voor het spoorwegvervoer. Aldus zal de veiligheidsinstantie niet meer onder de hiërarchische bevoegdheid vallen van de voorzitter van het directiecomité van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer.

De inwerkingstelling van die directe hiërarchische band tussen de minister en de directie van de veiligheidsinstantie vergt de wijziging van het artikel 10 van de wet van 19 december 2006.

La Commission européenne, informée du projet d'arrêté royal, considère que les mesures proposées sont de nature à se conformer à l'avis motivé.

N° 5 DU GOUVERNEMENT

Art. 25/4 (*nouveau*)

Dans le titre 3, insérer un chapitre 4 intitulé "Modification de la loi portant des dispositions diverses concernant la mobilité", contenant un article 25/4, rédigé comme suit:

"Art. 25/4. À l'article 8 de la loi portant des dispositions diverses concernant la mobilité sont apportées les modifications suivantes:

1/ dans le § 1^{er} le mot "mars" est remplacé par le mot "mai";

2/ dans le § 3 le mot "mars" est remplacé par le mot "mai"."

JUSTIFICATION

La loi portant des disposition diverses concernant la Mobilité prend soin du fondement juridique indispensable pour la transposition de la Directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 relative aux redevances aéroportuaires étant donné qu'elle constitue la base d'arrêtés royaux délibérés en Conseil des ministres qui conduira à la transposition de la Directive.

La Directive 2009/11/CE doit être transposée au plus tard le 15 mars 2011.

L'article 8 de la loi portant des dispositions diverses octroie au Roi la compétence d'agréeer de tels arrêtés royaux jusqu'au 15 mars 2011.

Le projet de loi portant des dispositions diverses concernant la Mobilité a été agréé le 10 février 2011 par la Chambre des représentants. Le Sénat, n'a pas évoqué le projet de loi. Il existe donc un risque réel que les arrêtés royaux, délibérés en Conseil des ministres ne pourront plus être signés, au plus tard le 15 mars 2011, par le Chef de l'État. Une éventuelle mise en demeure introduite par l'Europe porterait atteinte aux intérêts internationaux du pays. Cet amendement prolonge de deux mois l'option donnée au Roi pour agréer des arrêtés

De Europese Commissie, die over het ontwerp van koninklijk besluit werd geïnformeerd, stelt dat de voorgestelde maatregelen geschikt zijn om overeen te stemmen met het met redenen gemotiveerd advies.

Jef VAN DEN BERGH (CD&V)
Linda MUSIN (CD&V)
Valérie DE BUE (MR)
Christophe BASTIN (cdH)
Maggie DE BLOCK (Open Vld)

Nr. 5 VAN DE REGERING

Art. 25/4 (*nieuw*)

In titel 3, een hoofdstuk 4 invoegen, met als opschrift "Wijzigingen van de wet houdende diverse bepalingen betreffende mobiliteit" dat een artikel 25/4 bevat, luidende:

"Art. 25/4. In artikel 8 van de wet houdende diverse bepalingen betreffende mobiliteit worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1/ in § 1 het woord "maart" vervangen door het woord "mei";

2/ in § 3 het woord "maart" vervangen door het woord "mei"."

VERANTWOORDING

De wet houdende diverse bepalingen betreffende mobiliteit voorziet in de rechtsgrond noodzakelijk voor de omzetting van de richtlijn 2009/12/EG van het Europees Parlement en de Raad van 11 maart 2009 inzake luchthavengelden vermits zij de basis vormt voor de in Ministerraad overlegde koninklijke besluiten die de richtlijn omzetten.

Richtlijn 2009/12/EG moet uiterlijk op 15 maart 2011 zijn omgezet.

Artikel 8 van de wet houdende diverse bepalingen betreffende mobiliteit geeft aan de Koning de bevoegdheid tot 15 maart 2011 om dergelijke koninklijke besluiten uit te vaardigen.

Het wetsontwerp houdende diverse bepalingen betreffende mobiliteit werd door de Kamer aangenomen op 10 februari 2011. De Senaat heeft het wetsontwerp niet geëvoceerd. Er is dus een reëel risico dat de in Ministerraad overlegde koninklijke besluiten niet kunnen worden ondertekend door het staatshoofd uiterlijk op 15 maart 2011. Een eventuele ingebrekestelling door Europa zou de internationale belangen van het land schade berokkenen. Dit amendement verlengt dan ook met twee maanden de mogelijkheid voor de koning om

royaux. Cette prolongation devrait permettre de transposer la Directive 2009/12/CE avant que la moindre action ne soit prise par l'Europe.

Le secrétaire d'État,

Etienne SCHOUPPE

N° 6 DE M. VAN DEN BERGH ET CONSORTS
(sous-amendement à l'amendement n° 5)

Art. 25/4

Compléter cet article comme suit:

“3° cet article est complété par un § 4, rédigé comme suit:

“§ 4. Il ne peut procéder à des modifications tarifaires pendant la période 2011-2016.”

koninklijke besluiten aan te nemen. Deze verlenging maakt het mogelijk om richtlijn 2009/12/EG om te zetten vooraleer er enige actie wordt ondernomen vanuit Europa.

De staatssecretaris,

Etienne SCHOUPPE

Nr. 6 VAN DE HEER VAN DEN BERGH c.s.
(subamendement op amendement nr. 5)

Art. 25/4

Dit artikel als volgt aanvullen:

“3° dit artikel word aangevuld met een § 4, luidende:

“§ 4. Tijdens de periode 2011-2016 mag Hij geen tariefwijzigingen doorvoeren.”

Jef VAN DEN BERGH (CD&V)
Maggie DE BLOCK (Open Vld)
Linda MUSIN (PS)
Valérie DE BUE (MR)
Christophe BASTIN (cdH)