

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS  
DE BELGIQUE

2 juillet 2013

**PROJET DE LOI**  
portant le Code ferroviaire

AMENDEMENTS

---

N° 1 DE M. **BASTIN ET CONSORTS**

Annexe 16, point 1.6. (*nouveau*)

**Insérer un point 1.6., rédigé comme suit:**

*“1.6. Accessibilité*

*1.6.1. Les sous-systèmes “infrastructure” et “matériel roulant” doivent être accessibles aux personnes handicapées ainsi qu’aux personnes à mobilité réduite de manière à leur assurer l’accès sur la base de l’égalité avec les autres personnes par la prévention ou l’élimination des obstacles et par d’autres mesures appropriées. Cela inclut la conception, la construction, le renouvellement, le réaménagement, l’entretien et l’exploitation des éléments pertinents des sous-systèmes auxquels le public a accès.*

Document précédent:

Doc 53 **2855/ (2012/2013):**  
001: Projet de loi.

BELGISCHE KAMER VAN  
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

2 juli 2013

**WETSONTWERP**  
houdende de Spoorcodex

AMENDEMENTEN

---

Nr. 1 VAN DE HEER **BASTIN c.s.**

Bijlage 16, punt 1.6 (*nieuw*)

**Een punt 1.6 invoegen, luidend als volgt:**

*“1.6 Toegankelijkheid*

*1.6.1 De subsystemen „infrastructure” en „rollend materieel” moeten toegankelijk zijn voor personen met een handicap en personen met beperkte mobiliteit ten einde de toegang op voet van gelijkheid met anderen te waarborgen door te voorkomen dat belemmeringen ontstaan of door deze weg te werken en door het nemen van passende maatregelen. Deze eis omvat het ontwerp, de bouw, de vernieuwing, de verbetering en het onderhoud en de exploitatie van de relevante voor het publiek toegankelijke delen van het subsysteem.*

Voorgaand document:

Doc 53 **2855/ (2012/2013):**  
001: Wetsontwerp.

1.6.2. Les sous-systèmes “exploitation” et “applications télématiques au service des voyageurs” doivent offrir les fonctionnalités nécessaires pour faciliter l'accès des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite sur la base de l'égalité avec les autres personnes, par la prévention ou l'élimination des obstacles et par d'autres mesures appropriées.”

**N° 2 DE M. BASTIN ET CONSORTS**

Annexe 16, point 2.1.2 (nouveau)

**Insérer un point 2.1.2., rédigé comme suit:**

“2.1.2. Accessibilité

2.1.2.1. Les sous-systèmes “infrastructure” auxquels le public a accès doivent être accessibles aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite conformément au point 1.6.”

**N° 3 DE M. BASTIN ET CONSORTS**

Annexe 16, point 2.4.5 (nouveau)

**Insérer un point 2.4.5., rédigé comme suit:**

“2.4.5. Accessibilité

2.4.5.1. Les sous-systèmes “matériel roulant” auxquels le public a accès doivent être accessibles aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite conformément au point 1.6.”

**N° 4 DE M. BASTIN ET CONSORTS**

Annexe 16, point 2.6.4 (nouveau)

**Insérer un point 2.6.4., rédigé comme suit:**

“2.6.4. Accessibilité

2.6.4.1. Des mesures appropriées doivent être prises pour faire en sorte que les règles d'exploitation prévoient les fonctionnalités nécessaires pour garantir l'accessibilité aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite.”

1.6.2 De subsystemen „exploitatie” en „telematica-toepassingen ten dienste van de reizigers” moeten de nodige functionaliteiten bieden om de toegang voor personen met een handicap en personen met beperkte mobiliteit op voet van gelijkheid met anderen te vergemakkelijken door te voorkomen dat belemmeringen ontstaan of door deze weg te werken en door middel van andere passende maatregelen.”

**Nr. 2 VAN DE HEER BASTIN c.s.**

Bijlage 16, punt 2.1.2 (nieuw)

**Een punt 2.1.2 invoegen, luidend als volgt:**

“2.1.2. Toegankelijkheid

2.1.2.1 Subsystemen infrastructuur die voor het publiek toegankelijk zijn, moeten overeenkomstig punt 1.6 toegankelijk zijn voor personen met een handicap en personen met beperkte mobiliteit.”

**Nr. 3 VAN DE HEER BASTIN c.s.**

Bijlage 16, punt 2.4.5 (nieuw)

**Een punt 2.4.5 invoegen, luidend als volgt:**

“2.4.5. Toegankelijkheid

2.4.5.1 Subsystemen rollend materieel die voor het publiek toegankelijk zijn, moeten overeenkomstig punt 1.6 toegankelijk zijn voor personen met een handicap en personen met beperkte mobiliteit.”

**Nr. 4 VAN DE HEER BASTIN c.s.**

Bijlage 16, punt 2.6.4 (nieuw)

**Een punt 2.6.4 invoegen, luidend als volgt:**

“2.6.4. Toegankelijkheid

2.6.4.1 Passende maatregelen moeten worden genomen om ervoor te zorgen dat de toegankelijkheid van personen met een handicap en personen met beperkte mobiliteit in de exploitatievoorschriften wordt gewaarborgd.”

## N° 5 DE M. BASTIN ET CONSORTS

Annexe 16, point 2.6.4 (*nouveau*)**Insérer un point 2.6.4., rédigé comme suit:***“2.7.5. Accessibilité*

*2.7.5.1. Des mesures appropriées doivent être prises pour faire en sorte que les sous-systèmes “applications télématiques au service des passagers” offrent les fonctionnalités nécessaires pour garantir l’accessibilité aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite.”.*

## JUSTIFICATION

Transposition de la directive 2013/9/UE de la commission du 11 mars 2013 modifiant l’annexe III de la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil relative à l’interopérabilité du système ferroviaire au sein de la communauté, qui doit être transposée pour le 1<sup>er</sup> janvier 2014. Le présent amendement reprend textuellement le contenu de la directive 2013/9/UE.

## N° 6 DE M. BALCAEN

Art. 113

**Apporter les modifications suivantes:**

1) **à la phrase introductive, remplacer les mots** “L’organisme d’enquête a dès que possible” **par les mots** “L’organisme d’enquête exerce, le cas échéant en collaboration avec les autorités chargées des enquêtes judiciaires, les compétences suivantes pour recevoir toutes les informations pertinentes nécessaires à la conduite de l’enquête et a:”

2) **au point a), insérer le mot “librement” entre le mot “accès” et les termes “au site”**

3) **au point c), d) et e) insérer les mots “dès que possible” après le mot “accès”.**

## Nr. 5 VAN DE HEER BASTIN c.s.

Bijlage 16, punt 2.7.5 (*nieuw*)**Een punt 2.7.5 invoegen, luidend als volgt:***“2.7.5. Toegankelijkheid*

*2.7.5.1 Passende maatregelen moeten worden genomen om ervoor te zorgen dat subsystemen telematicatoepassingen ten dienste van de reizigers de nodige functionaliteiten bieden om de toegang voor personen met een handicap en personen met beperkte mobiliteit te garanderen.”.*

## VERANTWOORDING

Dit amendement regelt de omzetting van richtlijn 2013/9/EU van de Commissie van 11 maart 2013 tot wijziging van bijlage III bij richtlijn 2008/57/EG van het Europees parlement en de Raad betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Gemeenschap. Deze richtlijn moest worden omgezet tegen 1 januari 2014. Dit amendement neemt letterlijk de inhoud over van richtlijn 2013/9/EU.

Christophe BASTIN (cdH)  
Jef VAN DEN BERGH (CD&V)  
Linda MUSIN (PS)  
Valarie DE BUE (MR)  
Karin TEMMERMAN (sp.a)  
Sabien LAHAYE-BATTHEU (Open Vld)

## Nr. 6 VAN DE HEER BALCAEN

Art. 113

**De volgende wijzigingen aanbrengen:**

1) **in de inleidende zin, de woorden** “krijgt het onderzoeksorgaan zo snel mogelijk” **vervangen door de woorden** “heeft het onderzoeksorgaan, waar nodig in samenwerking met de voor het gerechtelijk onderzoek verantwoordelijke autoriteiten, de hiernavolgende bevoegdheden om in bezit te worden gesteld van alle voor het verrichten van het onderzoek relevante informatie, en krijgt het:”;

2) **in punt a), het woord “vrije” invoegen vóór de woorden** “toegang tot de locatie”;

3) **in de punten c), d) en e), telkens de woorden** “zodra mogelijk,” **invoegen vóór het woord** “toegang”.

## JUSTIFICATION

L'amendement vise à supprimer tout risque d'interférence de l'enquête judiciaire dans le travail de l'organisme d'enquête. Le rapport d'enquête sur la catastrophe de Buizingen montre combien ces interférences ont été préjudiciables à la bonne gestion de l'enquête, notamment en ce qui concerne l'accès à des éléments de preuve.

L'ERA a rappelé à plusieurs reprises, et encore dans son dernier rapport d'audit sur l'autorité nationale de sécurité et l'organisme d'enquête qu'il était nécessaire d'améliorer la collaboration entre les autorités judiciaires et l'organisme d'enquête. Cette amélioration passe bien sûr par la conclusion d'un protocole de collaboration mais aussi par la suppression de toute disposition légale ambiguë.

L'amendement supprime dès lors la référence au préjudice que pourrait causer les missions ou l'action de l'organisme d'enquête sur les compétences des services de police et des autorités judiciaires. Le texte amendé maintient bien sûr le concept de collaboration avec ces mêmes autorités judiciaires, s'inspirant ainsi presque littéralement de la loi du 2 juin 2012 relative à l'organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation.

Ronny BALCAEN (Ecolo-Groen)

## N° 7 DE MM. VANDEPUT ET WOLLANTS

## Art. 5

**Dans le 2°, remplacer les mots "tout type de services de transport de marchandises" par les mots "tout type d'activités de transport".**

## JUSTIFICATION

Eu égard à la libéralisation annoncée du transport de personnes en Europe, il serait plus opportun d'élargir la portée de cet article au transport de personnes, ce qui rendra des modifications ultérieures superflues.

## VERANTWOORDING

De bedoeling van het amendement is enig risico op interferentie van het gerechtelijk onderzoek met het werk van het onderzoeksorgaan te voorkomen. Uit het onderzoeksverslag over de ramp in Buizingen blijkt hoezeer die interferenties nadelig zijn geweest voor het goede beheer van het onderzoek, met name wat de toegang tot bewijsmateriaal betreft.

Het ERA heeft er herhaaldelijk, en óók in zijn jongste auditverslag over de nationale veiligheidsinstantie en het onderzoeksorgaan, aan herinnerd dat de samenwerking tussen de gerechtelijke autoriteiten en het onderzoekorgaan moet worden verbeterd. Die verbetering kan uiteraard niet zonder het sluiten van een samenwerkingsprotocol, maar vereist ook dat alle dubbelzinnige wetsbepalingen worden opgeheven.

Met dit amendement wordt daarom de verwijzing weggelaten naar de afbreuk die de opdrachten of het optreden van het onderzoeksorgaan zouden kunnen berokkenen aan de bevoegdheden van de politiediensten en gerechtelijke instanties. In de geamendeerde tekst wordt uiteraard het concept van samenwerking met diezelfde gerechtelijke instanties gehandhaafd, door bijna letterlijk de formulering over te nemen van de wet van 2 juni 2012 betreffende de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen.

## Nr. 7 VAN DE HEREN VANDEPUT EN WOLLANTS

## Art. 5

**In punt 2°, het woord "goederenvervoerdiensten" vervangen door de woorden "vervoersactiviteiten".**

## VERANTWOORDING

Door de aankomende Europese liberalisering van het personenvervoer zou het beter zijn dit artikel ook uit te breiden naar het personenvervoer. Dit maakt latere wijzigingen overbodig.

Steven VANDEPUT (N-VA)  
Bert WOLLANTS (N-VA)

## N° 8 DE M. BALCAEN

## Art. 3

**Au point 29, remplacer les mots** “Les fonctions de gestionnaire de l’infrastructure sur tout ou partie d’un réseau peuvent être attribuées à plusieurs organismes ou entreprises” **par les mots** “Les fonctions du gestionnaire de l’infrastructure ferroviaire ne comprennent pas les fonctions essentielles, qui elles, sont confiées à l’organe de contrôle”.

## JUSTIFICATION

Ainsi formulée, cette partie de la définition du gestionnaire de l’infrastructure ferroviaire ouvre clairement la voie à une régionalisation ou, à tout le moins, à une fragmentation de l’exploitation du réseau ferroviaire national, une régionalisation ou fragmentation qui ne pourrait conduire qu’à de nouveaux problèmes de duplication, de coûts de coordination et d’objectifs contradictoires dans le chef des entreprises en charge de l’exploitation de ces diverses “parties du réseau”. A l’inverse, pour pouvoir réunifier dans un Groupe ferroviaire intégré, l’ensemble des fonctions opérationnelles de la compagnie ferroviaire nationale, tout en redonnant à l’État les moyens de contrôler la planification stratégique de ce secteur (développement et accès au réseau) et la tarification (réglementation économique de ce qui demeure un monopole), il convient de confier les fonctions essentielles à un ou éventuellement à deux régulateurs spécialisés, indépendants de l’exploitant. L’organe de contrôle est un candidat idéal à l’exercice de ces fonctions.

## N° 9 DE M. BALCAEN

## Art. 6

**Compléter cet article, dont le texte actuel formera le § 1<sup>er</sup>, par les § 2 et § 3 suivants:**

“§ 2. Le droit d’accès visé au § 1<sup>er</sup> peut être restreint lorsqu’il concerne des services entre un lieu de départ et une destination qui font l’objet d’un ou de plusieurs contrats de service public conformes au droit de l’Union. Une telle limitation ne peut avoir pour effet de restreindre le droit de prendre des voyageurs dans une gare située sur le trajet d’un service international et de les déposer dans une autre, y compris dans des gares situées dans un même État membre, sauf dans les cas où l’exercice de ce droit compromettrait l’équilibre économique d’un contrat de service public.

## Nr. 8 VAN DE HEER BALCAEN

## Art. 3

**In het 29°, de laatste zin vervangen door de volgende bepaling:** “De functies van de spoorweginfrastructuurbeheerder behelzen niet de essentiële functies, waarmee het toezichthoudende orgaan belast is.”.

## VERANTWOORDING

Dit gedeelte van de definitie van de spoorweginfrastructuurbeheerder, zoals het thans geformuleerd is, effent helemaal de weg voor het regionaliseren of op zijn minst voor het fragmenteren van de exploitatie van het nationaal spoorwegnet. Zowel een overheveling naar de gewesten als een fragmentatie zouden kunnen zorgen voor nieuwe problemen van overlapping, coördinatiekosten en tegenstrijdige doelstellingen bij de ondernemingen die met de exploitatie van die verschillende “delen van het netwerk” belast zijn. Om alle operationele functies van de nationale spoorwegmaatschappij bijeen te brengen in een geïntegreerde spoorweggroep en er tegelijkertijd voor te zorgen dat de Staat opnieuw over de middelen beschikt om de strategische planning van die sector (uitbouw en toegang tot het netwerk) en de tariefbepaling (economische reglementering van wat een monopolie blijft) te controleren, moet men de essentiële functies daarentegen toevertrouwen aan één of eventueel twee gespecialiseerde regulatoren, die onafhankelijk zijn van de exploitant. Het toezichthoudende orgaan is een ideale kandidaat om die functies uit te oefenen.

## Nr. 9 VAN DE HEER BALCAEN

## Art. 6

**Dit artikel, waarvan de huidige tekst § 1 wordt, aanvullen met de § 2 en 3, luidende:**

“§ 2. Het in § 1 bedoelde toegangsrecht kan worden beperkt op verbindingen tussen een vertrekpunt en een bestemming, die worden bestreken door een of meer openbaredienstcontracten die in overeenstemming met het recht van de Unie zijn gesloten. Een dergelijke beperking heeft niet tot gevolg dat het recht om op het internationale traject passagiers te laten instappen in elk station en hen te laten uitstappen in een ander station, ook wanneer die in dezelfde lidstaat liggen, wordt beperkt, met uitzondering van het geval waarin de uitoefening van dit recht het economische evenwicht van een openbaredienstcontract in gevaar zou brengen.

*C'est à l'organe de contrôle qu'il incombe de déterminer une éventuelle atteinte à l'équilibre économique d'un contrat de service public en se fondant sur une analyse économique objective et sur la base de critères prédéterminés, après une demande:*

*a) de l'autorité ou des autorités compétentes qui ont attribué le contrat de service public;*

*b) de toute autre autorité compétente concernée;*

*c) du gestionnaire de l'infrastructure;*

*d) de l'entreprise ferroviaire qui exécute le contrat de service public.*

*Les autorités compétentes et les entreprises ferroviaires assurant les services publics fournissent à l'organe de contrôle les informations raisonnablement nécessaires à la prise d'une décision. Dans un délai d'un mois à compter de la réception de la demande, l'organe de contrôle examine les informations fournies par ces parties et, le cas échéant, sollicite toute information utile à toutes les parties concernées et lance des consultations avec celles-ci. L'organe de contrôle consulte toutes les parties concernées s'il y a lieu et les informe de sa décision motivée dans un délai prédéterminé et raisonnable, et en tout état de cause dans un délai de six semaines à compter de la réception de toutes les informations pertinentes.*

*§ 3. L'organe de contrôle motive sa décision et précise le délai et les conditions dans lesquels les entités suivantes peuvent demander le réexamen de la décision:*

*a) l'autorité ou les autorités compétentes concernées;*

*b) le gestionnaire de l'infrastructure;*

*c) l'entreprise ferroviaire qui exécute le contrat de service public;*

*d) l'entreprise ferroviaire demandant l'accès.”.*

#### JUSTIFICATION

L'article 6 revient à libéraliser complètement le cabotage en service intérieur sur les lignes internationales libéralisées, alors que la directive 2012/34 permet (article 11.1.) de limiter les recours à celui-ci lorsqu'il risquerait de compromettre la

*Het komt het toezichhoudende orgaan toe op basis van een objectieve economische analyse aan de hand van vooraf vastgestelde criteria, te bepalen of in voorkomend geval het economische evenwicht van een openbardienstcontract in gevaar komt, zulks op verzoek van een van de volgende partijen:*

*a) de bevoegde autoriteit of bevoegde autoriteiten die het openbardienstcontract heeft of hebben gegund;*

*b) iedere andere belanghebbende bevoegde autoriteit;*

*c) de infrastructuurbeheerder;*

*d) de spoorwegonderneming die het openbardienstcontract uitvoert.*

*De bevoegde autoriteiten en de spoorwegondernemingen die de openbare diensten verrichten, delen aan het toezichhoudende orgaan de informatie mee die redelijkerwijs nodig is om tot een besluit te komen. Binnen een maand te rekenen na ontvangst van het verzoek onderzoekt het toezichhoudende orgaan de door deze partijen verstrekte informatie, en indien nodig vraagt het relevante aanvullende informatie op bij alle betrokken partijen en treedt het met hen in overleg. Het toezichhoudende orgaan pleegt daarbij, indien nodig, overleg met alle betrokken partijen en stelt hen binnen een vooraf bepaalde redelijke termijn, en in ieder geval binnen zes weken na ontvangst van alle relevante informatie, in kennis van zijn met redenen omklede besluit.*

*§ 3. Het toezichhoudende orgaan deelt de gronden voor haar besluit mee en vermeldt de termijn waarbinnen en de voorwaarden waaronder de volgende instanties om een herziening van dat besluit kunnen verzoeken:*

*a) de terzake bevoegde autoriteit of bevoegde autoriteiten;*

*b) de infrastructuurbeheerder;*

*c) de spoorwegonderneming die het openbardienstcontract uitvoert;*

*d) de spoorwegonderneming die om toegang verzoekt.”.*

#### VERANTWOORDING

Artikel 6 komt neer op een volledige liberalisering van de mogelijkheid om op deeltrajecten van geliberaliseerde internationale lijnen binnenlandse reizigers te vervoeren (cabotage), terwijl artikel 11.1 van Richtlijn 2012/34 toestaat de

viabilité économique d'un contrat de service public ("Une telle limitation ne peut avoir pour effet de restreindre le droit de prendre des voyageurs dans une gare située sur le trajet d'un service international et de les déposer dans une autre, y compris dans des gares situées dans un même État membre, sauf dans les cas où l'exercice de ce droit compromettrait l'équilibre économique d'un contrat de service public"). Il est fondamental d'insérer les mêmes réserves dans le Code ferroviaire belge pour limiter les risques d'écrémage des services les plus rentables.

## N° 10 DE M. BALCAEN

### Art. 9.

**Au § 2, remplacer chaque fois les mots** "les services visés au point 2° de l'annexe 1" **par les mots** "les services visés au point 2 a), b), c), d), g), i) de l'annexe 1".

### JUSTIFICATION

Si l'article 9 n'est pas amendé comme suggéré ci-dessus, conformément à l'article 13, § 3. de la directive 2012/34 établissant un espace ferroviaire unique européen, n'importe quelle entreprise ferroviaire autorisée à prester des services sur le réseau ferré belge pourra exiger d'avoir accès, dans les mêmes conditions que l'entreprise ferroviaire historique,

— aux installations d'entretien de cette dernière [Annexe II, 2, e) de la directive I, 2, e) du projet de loi];

— aux autres infrastructures techniques (nettoyage et lavage) de cette dernière [point f) des mêmes annexes];

— aux infrastructures d'assistance de cette dernière [point h) des mêmes annexes),

et ce, même si ces installations techniques sont déjà utilisées à pleine capacité par l'entreprise ferroviaire historique. Une telle disposition reviendrait pour ainsi dire à exproprier l'opérateur historique au bénéfice de ses nouveaux concurrents.

Ronny BALCAEN (Ecolo-Groen)

aanwending van cabotage te beperken zo dit de economische leefbaarheid van een openbaredienstcontract in gevaar zou dreigen te brengen ("Een dergelijke beperking heeft niet tot gevolg dat het recht om op het internationale traject passagiers te laten instappen op elk station en hen te laten uitstappen op een ander station, ook wanneer die in dezelfde lidstaat liggen, wordt beperkt, met uitzondering van het geval waarin de uitoefening van dit recht het economische evenwicht van een openbare dienstcontract in gevaar zou brengen."). Het is van fundamenteel belang hetzelfde voorbehoud in te bouwen in het Belgisch Spoorwegwetboek, om te voorkomen dat de rendabelste diensten worden afgeroomd.

## Nr. 10 VAN DE HEER BALCAEN

### Art. 9

**In § 2, de woorden** "de in het punt 2 van bijlage 1 bedoelde diensten" **telkens vervangen door de woorden** "de in punt 2 a), b), c), d), g) i) van bijlage 1 bedoelde diensten".

### VERANTWOORDING

Indien artikel 9 niet wordt geamendeerd in de hier voorgestelde zin, overeenkomstig artikel 13, 3. van Richtlijn 2012/34/EU tot instelling van één Europese spoorwegruimte, zal eender welke spoorwegonderneming die diensten op het Belgische spoornet mag leveren, kunnen eisen dat haar onder dezelfde voorwaarden als de historische spoorwegonderneming toegang wordt verleend tot

— de onderhoudsvoorzieningen van de historische spoorwegonderneming (Bijlage II, 2, e), van de richtlijn en bijlage 1, 2, e) bij dit wetsontwerp);

— de andere technische voorzieningen (met inbegrip van schoonmaak- en wasvoorzieningen) van de historische spoorwegonderneming ( 2, f) van die bijlagen);

— de hulp- en ondersteuningsvoorzieningen van de historische spoorwegonderneming ( 2,h) van die bijlagen),

zelfs als die technische installaties reeds volledig door de historische spoorwegonderneming worden benut. Dit zou er als het ware op neerkomen dat de historische operator wordt onteigend ten voordele van zijn nieuwe concurrenten.