

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

15 juillet 2013

PROJET DE LOI
portant le Code ferroviaire

PROJET DE LOI
insérant un titre 7/1 dans la loi du ... portant
le Code ferroviaire, en ce qui concerne les
matières visées à l'article 77
de la Constitution

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE L'INFRASTRUCTURE, DES COMMUNICATIONS
ET DES ENTREPRISES PUBLIQUES
PAR
MME **Linda MUSIN**

SOMMAIRE Pages

I. Projet de loi DOC 53 2855 (art. 78 de la Constitution)	3
II. Projet de loi DOC 53 2856 (art. 77 de la Constitution)	21

Documents précédents:

Doc 53 **2855/ (2012/2013):**

- 001: Projet de loi.
002: Amendements.

Voir aussi:

- 004: Texte adopté par la commission.

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

15 juli 2013

WETSONTWERP
houdende de Spoorcodex

WETSONTWERP
houdende invoeging van een titel 7/1 in de
wet van ... houdende de Spoorcodex, voor
wat betreft de aangelegenheden bedoeld in
artikel 77 van de Grondwet

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN
UITGEBRACHT DOOR
MEVROUW **Linda MUSIN**

INHOUD Blz.

I. Wetsontwerp DOC 53 2855 (art. 78 van de Grondwet).....	3
II. Wetsontwerp DOC 53 2856 (art. 77 van de Grondwet).....	21

Voorgaande documenten:

Doc 53 **2855/ (2012/2013):**

- 001: Wetsontwerp.
002: Amendementen.

Zie ook:

- 004: Tekst aangenomen door de commissie.

6613

**Composition de la commission à la date de dépôt du rapport/
Samenstelling van de commissie op de datum van indiening van het verslag**

Président/Voorzitter: Sabien Battheu

A. — Titulaires / Vaste leden:

N-VA	Minneke De Ridder, Miranda Van Eetvelde, Steven Vandepuut, Bert Wollants
PS	Véronique Bonni, Isabelle Emmerly, Karine Lalieux, Linda Musin
CD&V	Roel Deseyn, Jef Van den Bergh
MR	Valérie De Bue, Luc Gustin
sp.a	David Geerts
Ecolo-Groen	Ronny Balcaen
Open Vld	Sabien Lahaye-Battheu
VB	Tanguy Veys
cdH	Christophe Bastin

B. — Suppléants / Plaatsvervangers:

Ingeborg De Meulemeester, Sophie De Wit, Peter Dedecker, Karel Uyttersprot, Ben Weyts
Philippe Blanchart, Colette Burgeon, Alain Mathot, Patrick Moriau
Gerald Kindermans, Bercy Slegers, Liesbeth Van der Auwera
David Clarinval, Olivier Destrebecq, Jacqueline Galant
Meryame Kitir, Karin Temmerman
Thérèse Snoy et d'Oppuers, Stefaan Van Hecke
Herman De Croo, Ine Somers
Annick Ponthier, Bruno Valkeniers
Josy Arens, Christian Brotcorne

N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	:	Parti Socialiste
MR	:	Mouvement Réformateur
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
sp.a	:	socialistische partij anders
Ecolo-Groen	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten
VB	:	Vlaams Belang
cdH	:	centre démocrate Humaniste
FDF	:	Fédéralistes Démocrates Francophones
LDD	:	Lijst Dedecker
MLD	:	Mouvement pour la Liberté et la Démocratie
INDEP-ONAFH	:	Indépendant-Onafhankelijk

<i>Abréviations dans la numérotation des publications:</i>		<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties:</i>	
DOC 53 0000/000:	Document parlementaire de la 53 ^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif	DOC 53 0000/000:	Parlementair document van de 53 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA:	Questions et Réponses écrites	QRVA:	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV:	Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)	CRIV:	Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)
CRABV:	Compte Rendu Analytique (couverture bleue)	CRABV:	Beknopt Verslag (blauwe kaft)
CRIV:	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes) (PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)	CRIV:	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)
PLEN:	Séance plénière	PLEN:	Plenum
COM:	Réunion de commission	COM:	Commissievergadering
MOT:	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	MOT:	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

<i>Publications officielles éditées par la Chambre des représentants</i>	<i>Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers</i>
<p>Commandes: Place de la Nation 2 1008 Bruxelles Tél. : 02/ 549 81 60 Fax : 02/549 82 74 www.lachambre.be courriel : publications@lachambre.be</p>	<p>Bestellingen: Natieplein 2 1008 Brussel Tel. : 02/ 549 81 60 Fax : 02/549 82 74 www.dekamer.be e-mail : publicaties@dekamer.be</p>

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné les deux projets de loi joints lors de sa réunion du 2 juillet 2013.

**I. — PROJET DE LOI DOC 53 2855
(ART. 78 DE LA CONSTITUTION)**

A. Exposé introductif de m. Melchior Wathelet, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la mobilité, adjoint à la ministre de l'intérieur, et secrétaire d'état aux réformes Institutionnelles, adjoint au premier ministre

Depuis l'entrée en vigueur de la directive 91/440/CEE du 29 juillet 1991 relative au développement de chemins de fer communautaires, modifiée par les directives 2001/12/CE, 2004/51/CE et 2007/58, l'État belge a été amené à transposer la directive européenne 95/18/CE modifiée par la directive 2001/13/CE et par la directive 2004/49/CE, la directive 2001/14, modifiée par la directive 2004/49/CE et par la directive 2007/58/CE, la directive 2007/59/CE, la directive 2008/57/CE, modifiée par la directive 2011/18/CE).

De nombreuses directives émanant de l'Europe, regroupées en paquets ferroviaires successifs, s'inscrivent dans le cadre de la création d'un espace ferroviaire unique européen.

Pour exécuter la transposition de ces directives, la Belgique a adopté diverses législations et réglementations (à savoir principalement la loi du 4 décembre 2006, modifiée par l'AR du 5 mai 2009, par la loi du 26 janvier 2010 et par la loi du 14 avril 2011; la loi du 19 décembre 2006, modifiée par la loi du 22 décembre 2008, par la loi du 6 mai 2009, par la loi du 23 décembre 2009, par la loi du 26 janvier 2010, par la loi du 29 décembre 2010, par la loi du 14 avril 2011, par la loi du 26 octobre 2011 et par la loi du 28 décembre 2012; la loi du 26 janvier 2010 modifiée par l'AR du 13 novembre 2011).

Ces multiples transpositions en droit belge des directives européennes en matière de sécurité ferroviaire, d'interopérabilité et d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire ont eu pour conséquence que le cadre réglementaire actuel peut parfois manquer de clarté.

Le présent projet vise dès lors à codifier les lois suivantes:

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft beide samengevoegde wetsontwerpen besproken tijdens haar vergadering van 2 juli 2013.

**I. — WETSONTWERP DOC 53 2855
(ART. 78 VAN DE GRONDWET)**

A. Inleidende uiteenzetting door de heer melchior Wathelet, staatssecretaris voor leefmilieu, energie en mobiliteit, toegevoegd aan de minister van binnenlandse zaken en gelijke kansen, en staatssecretaris voor staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister

Sinds de inwerkingtreding van Richtlijn 91/440/EEG van 29 juli 1991 betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap, gewijzigd bij de richtlijnen 2001/12/EG, 2004/51/EG en 2007/58/EG, heeft de Belgische Staat de volgende richtlijnen moeten omzetten: Richtlijn 95/18/EG, gewijzigd bij Richtlijn 2001/13/EG en bij Richtlijn 2004/49/EG, Richtlijn 2001/14/EG, gewijzigd bij Richtlijn 2004/49/EG en bij Richtlijn 2007/58/EG, Richtlijn 2007/59/EG en Richtlijn 2008/57/EG, gewijzigd bij Richtlijn 2011/18/EG.

Tal van in opeenvolgende spoorwegpakketten bijeengebrachte Europese richtlijnen vormen een onderdeel van de totstandkoming van één Europese spoorwegruimte.

België heeft met het oog op de omzetting van die richtlijnen verschillende wetgevingen en reglementeringen aangenomen (te weten voornamelijk de wet van 4 december 2006, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 5 mei 2009, de wet van 26 januari 2010 en de wet van 14 april 2011; de wet van 19 december 2006, gewijzigd bij de wet van 22 december 2008, de wet van 6 mei 2009, de wet van 23 december 2009, de wet van 26 januari 2010, de wet van 29 december 2010, de wet van 14 april 2011, de wet van 26 oktober 2011 en de wet van 28 december 2012; en de wet van 26 januari 2010 gewijzigd bij het koninklijk besluit van 13 november 2011).

Als gevolg van die talrijke omzettingen in Belgisch recht van Europese richtlijnen inzake veiligheid op het spoor, interoperabiliteit en gebruik van de spoorweginfrastructuur kan het huidig regelgevend kader soms onduidelijk zijn.

Het voorliggend wetsontwerp strekt er dan ook toe de volgende wetten te codificeren:

— la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire;
 — la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire;
 — la loi du 26 janvier 2010 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté européenne.

L'objectif général consiste à créer un ensemble législatif cohérent caractérisé par une lisibilité accrue. En effet, les trois lois concernées contiennent notamment bon nombre de références croisées qui peuvent rendre fastidieuse la compréhension de la législation ferroviaire.

Par ailleurs, étant donné que les dispositions législatives en question s'intègrent dans un cadre commun d'ouverture progressive à la concurrence du secteur ferroviaire, il convient d'assurer l'harmonisation de la terminologie usitée et des champs d'application.

Si certaines dispositions doivent également faire l'objet de clarification, voire être corrigées vu la présence d'erreurs de pure forme détectées au fil du temps, d'autres modifications substantielles doivent être mises en place au sein de ces législations ferroviaires suite notamment à des questions et remarques soulevées par la Commission européenne. Il est en effet nécessaire de veiller à ce que l'État belge soit parfaitement en conformité avec ses obligations européennes. Quelques modifications de fond ont également été rendues indispensables suite à l'apparition de problèmes concrets rencontrés dans le cadre de l'application des principes législatifs en matière ferroviaire. Il était dès lors opportun d'y remédier compte tenu de l'expérience acquise depuis l'adoption des lois visées par le présent projet.

Il a été décidé aussi de revoir l'articulation entre les différentes dispositions afin de mieux assurer la lisibilité et la compréhension des textes.

Cet exercice de codification permet également de préparer l'avenir en facilitant la transposition de la directive (2012/34/UE) établissant un espace ferroviaire unique européen visant à refondre le premier paquet ferroviaire (publiée au JOCE en décembre 2012), et que les États Membres doivent transposer d'ici le mois de juin 2015.

— de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur;
 — de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen;
 — de wet van 26 januari 2010 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Gemeenschap.

De algemene doelstelling van dit wetsontwerp bestaat erin een samenhangende en bevattelijker wettekst op te stellen. De drie betrokken wetten bevatten immers veel kruisverwijzingen die er kunnen toe leiden dat de spoorwegreglementering moeilijk te begrijpen is.

Aangezien de betrokken wettelijke bepalingen een onderdeel vormen van een algemeen kader van geleidelijke openstelling voor de concurrentie in de spoorwegsector, moet bovendien worden gezorgd voor de harmonisatie van de gebruikte terminologie en van de toepassingsgebieden.

Sommige artikelen moeten eveneens verduidelijkt of zelfs verbeterd worden omdat ze louter vormelijke fouten bevatten die mettertijd aan het licht zijn gekomen. Bovendien moeten andere substantiële wijzigingen ondergebracht worden in het kader van deze spoorwegwetten, met name als gevolg van de vragen en opmerkingen van de Europese Commissie. Het is immers noodzakelijk ervoor te zorgen dat de Belgische Staat volledig voldoet aan zijn Europese verplichtingen. Sommige inhoudelijke wijzigingen zijn ook onontbeerlijk gebleken als gevolg van concrete problemen die opgedoken zijn bij de toepassing van wetgevende principes in de spoorwegmaterie. Het was dan ook opportuun dat te verhelpen rekening houdend met de verworven ervaring sinds de wetten waarop dit wetsontwerp slaat, werden aangenomen.

Er werd ook beslist de wijze waarop de verschillende bepalingen zich tot elkaar verhouden te herzien, teneinde ervoor te zorgen dat de teksten bevattelijker en duidelijker zijn.

Die codificatie beidt ook de mogelijkheid de toekomst voor te bereiden door de omzetting te vergemakkelijken van Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte. Die in het Publicatieblad van december 2012 verschenen richtlijn, die ertoe strekt het eerste spoorwegpakket grondig te hervormen, moet tegen juni 2015 worden omgezet door de lidstaten.

Les principales modifications

1. Comptabilités séparées

Dans la réglementation ferroviaire belge, il est inséré un article mettant celle-ci en conformité avec les prescriptions de la directive 91/440/CEE et, notamment, l'obligation de tenir des comptabilités séparées pour les activités relatives à l'exploitation de services de transport et pour les activités relatives à la gestion de l'infrastructure ferroviaire, ainsi que l'obligation de tenir des comptabilités séparées pour les redevances versées pour la prestation de services au titre des missions de service public.

2. Utilisation de l'infrastructure ferroviaire

Le droit d'accès à l'infrastructure ferroviaire pour les associations touristiques effectuant des circulations à des fins touristiques avec du matériel historique et reconnues à cette fin est confirmée dans le Code ferroviaire.

Le pouvoir du Roi est étendu à la fixation des montants minimaux pour la couverture de la responsabilité civile dans le cadre de la délivrance de la licence d'entreprise ferroviaire.

Le principe de confidentialité des informations transmises au gestionnaire de l'infrastructure par les candidats est confirmé.

Si un candidat qui n'est pas une entreprise ferroviaire demande des capacités, il se peut qu'il soit contraint de faire appel à une entreprise ferroviaire pour utiliser les capacités demandées. Cette utilisation ne doit pas être considérée comme un transfert.

Les missions de l'organe de contrôle, généralement appelé "régulateur ferroviaire", sont étendues: il appartient au régulateur ferroviaire de vérifier que les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure respectent l'obligation de tenir des comptes séparés pour les activités relatives à la fourniture de services de transport et pour les activités relatives à la gestion de l'infrastructure ferroviaire, ainsi que l'obligation de tenir des comptes séparés pour les redevances versées pour les services fournis dans le cadre des missions de service public.

De belangrijkste wijzigingen

1. Gescheiden boekhoudingen

In de Belgische spoorwegreglementering wordt een artikel ingevoegd om deze in overeenstemming te brengen met het voorschrift van richtlijn 91/440/EEG, en meer bepaald met de verplichting om gescheiden boekhoudingen bij te houden voor bedrijfsactiviteiten met betrekking tot de exploitatie van vervoerdiensten en voor bedrijfsactiviteiten betreffende het beheer van de spoorweginfrastructuur, alsook met de verplichting om gescheiden boekhoudingen bij te houden voor de bijdragen gestort voor de dienstverlening in opdracht van openbare dienst.

2. Gebruik van de spoorweginfrastructuur

Het recht op toegang tot de spoorweginfrastructuur voor toeristische ondernemingen die toeristische ritten met historisch materieel uitvoeren en die hiervoor erkend zijn, wordt bekrachtigd in de spoorcodex.

De bevoegdheid van de Koning is uitgebreid naar de vastlegging van de minimumbedragen voor de dekking van de burgerlijke aansprakelijkheid bij de afgifte van de vergunning van spoorwegonderneming.

Het beginsel inzake de geheimhouding van gegevens die door kandidaten aan de infrastructuurbeheerder worden doorgegeven, wordt bekrachtigd.

Indien een kandidaat die geen spoorwegonderneming is, infrastructuurcapaciteit aanvraagt, is het mogelijk dat hij noodgedwongen een beroep moet doen op een spoorwegonderneming om de gevraagde capaciteit te gebruiken. Dit moet niet als een overdracht worden beschouwd.

De opdrachten van het toezichthoudende orgaan, meestal de "spoorwegregulator" genoemd, zijn uitgebreid: het komt de spoorwegregulator toe om na te gaan of de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder de verplichting om gescheiden rekeningen te houden voor bedrijfsactiviteiten met betrekking tot het verlenen van vervoerdiensten en voor de bedrijfsactiviteiten met betrekking tot het beheer van de spoorweginfrastructuur, alsook of de verplichting om gescheiden rekeningen te houden voor de bijdragen gestort voor de dienstverlening in het raam van opdrachten van openbare dienst, naleven.

3. Sécurité d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire

En cas de risques pour la sécurité ferroviaire, le gestionnaire de l'infrastructure doit prendre de nouvelles mesures s'il constate que le matériel utilisé ou le personnel de sécurité constituent un risque pour la sécurité de la circulation ferroviaire. Ces mesures sont la suspension préventive de fonctions de sécurité, par exemple celles d'un conducteur de train, ou l'interdiction de mise en circulation du matériel concerné.

Les missions de l'autorité de sécurité ont été élargies au domaine du transport de marchandises dangereuses par chemin de fer et à la tâche de veiller à la bonne application de la réglementation de certains aspects des conditions d'utilisation des travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière dans le secteur ferroviaire; en l'occurrence, il s'agit essentiellement du respect du temps de conduite maximum pour les conducteurs de train.

Dans le cadre de l'exercice de ses nombreuses missions, l'autorité de contrôle peut mener les inspections et les investigations nécessaires pour l'accomplissement de ses tâches.

L'autorité de sécurité dispose généralement d'un délai de 4 mois pour prendre ses décisions. Dans certains cas particuliers, le Roi est habilité à raccourcir ces délais. Il est également prévu explicitement que les missions de l'autorité de sécurité ne peuvent être transférées ou confiées à un gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou à une entreprise ferroviaire. Cela étant, l'autorité de sécurité peut faire appel à l'expertise de n'importe quelle instance dont l'assistance technique lui paraît utile.

La description du contenu du rapport annuel de l'autorité de sécurité est complétée par le rapport sur l'application des méthodes de sécurité communes à l'analyse et l'évaluation des risques.

De nouvelles dispositions sont proposées pour préciser et poursuivre l'élaboration des règles pour la transmission d'informations en cas d'accident grave. Ces dispositions imposent au gestionnaire de l'infrastructure, aux entreprises ferroviaires et, le cas échéant, à l'autorité de sécurité, de transmettre immédiatement les informations à l'organisme d'enquête lorsque l'un de leurs employés constate un événement défini dans une annexe. Le contenu de cette annexe est indispensable pour permettre à l'organisme d'enquête d'exercer correctement ses missions. Il peut d'ailleurs aussi choisir, sur la base de ce contenu, d'enquêter sur des

3. Exploitationveiligheid van de spoorweginfrastructuur

Bij risico's voor de spoorwegveiligheid moet de infrastructuurbeheerder nieuwe maatregelen nemen wanneer hij vaststelt dat het gebruikte materieel of het veiligheidspersoneel een risico inhouden voor de veiligheid van het spoorverkeer. Dit houdt met name de preventieve schorsing van de veiligheidsfuncties, bijvoorbeeld die van treinbestuurder, of het verbod op het in het verkeer brengen van het betrokken materieel in.

De opdrachten van de veiligheidsinstantie werden uitgebreid met het domein van het vervoer van gevaarlijke goederen per spoor en met de taak om te waken over de juiste toepassing van de regeling van bepaalde aspecten van de arbeidsvoorwaarden voor mobiele werknemers die interoperabele grensoverschrijdende diensten in de spoorwegsector verrichten; het gaat hierbij vooral over de naleving van de maximale rijtijd voor de treinbestuurders.

In het raam van de uitoefening van haar talrijke opdrachten kan de veiligheidsinstantie de nodige inspecties en onderzoeken voeren om haar taken te vervullen.

De veiligheidsinstantie beschikt doorgaans over een termijn van 4 maanden om haar beslissingen goed te keuren. In bijzondere gevallen is voorzien dat de Koning deze termijn kan inkorten. Er is eveneens uitdrukkelijk voorzien dat de opdrachten van de veiligheidsinstantie niet mogen worden overgedragen of toevertrouwd aan een infrastructuurbeheerder of aan een spoorwegonderneming. Dit gezegd zijnde, mag de veiligheidsinstantie wel een beroep doen op de deskundigheid van om het even welke instantie wier expertise haar nuttig lijkt.

De beschrijving van de inhoud van het jaarverslag van de veiligheidsinstantie wordt aangevuld met het verslag over de toepassing van de gemeenschappelijke veiligheidsmethodes voor de analyse en de beoordeling van de risico's.

Er worden nieuwe bepalingen tot verduidelijking en verdere uitwerking van de regels voor het doorsturen van informatie bij een ernstig ongeval voorgesteld. Deze bepalingen leggen aan de infrastructuurbeheerder, de spoorweg-ondernemingen, en in voorkomend geval, aan de veiligheidsinstantie, op om bij de vaststelling van een in een bijlage beschreven gebeurtenis door één van hun bedienden, de informatie onmiddellijk aan het onderzoeksorgaan te bezorgen. De inhoud van deze bijlage is noodzakelijk om het onderzoeksorgaan in staat te stellen zijn opdrachten goed uit te voeren. Daaruit kan overigens ook de keuze voortvloeien om onderzoek te

accidents autres que des accidents graves. Il est donc indispensable que l'organisme dispose de davantage d'informations.

La condition qui consiste à obliger l'entreprise ferroviaire concernée à disposer d'une couverture suffisante en matière de responsabilité civile pour obtenir un certificat de sécurité partie B n'est pas conforme en effet au droit européen. Instaurer une exigence en matière d'assurance concernant une certification qui doit être obtenue dans chaque État membre au sein duquel l'entreprise ferroviaire exerce des activités revient à contourner le principe de la licence européenne et du marché unique. C'est la raison pour laquelle l'exigence de responsabilité civile suffisante dans le cadre de la procédure d'obtention du certificat partie B a été supprimée.

L'organisme d'enquête conserve toutefois la possibilité d'infliger des amendes administratives aux entreprises ferroviaires et au gestionnaire de l'infrastructure en cas d'obstruction dans la réalisation de ses tâches. Cette disposition reprend les mêmes principes que ceux qui s'appliquent lorsque l'autorité de sécurité inflige des amendes administratives.

Désormais, les recommandations relatives à la sécurité devront, le cas échéant, être transmises aux autorités belges ou aux autres États membres.

4. Certification des conducteurs de train et des accompagnateurs de train

La compétence est accordée au Roi pour déterminer les règles pour la demande et la délivrance d'une reconnaissance des personnes ou organismes chargés des examens médicaux et des examens psychologiques sur le plan professionnel, les règles pour le renouvellement, l'adaptation, le retrait ou la suspension de la reconnaissance; et pour fixer la procédure à suivre pour la délivrance d'une nouvelle licence de conducteur de train, la prorogation, le renouvellement ou l'obtention d'un duplicata.

L'obligation de suivre une formation continue pour conserver la licence de conducteur de train est inscrite dans la loi.

Le principe selon lequel l'autorité de sécurité reconnaît les examinateurs et les centres d'examen, et lui donne la compétence de charger les centres de formation de la reconnaissance de leurs propres examinateurs est maintenant fixé dans la loi.

doen naar andere dan ernstige ongevallen. Bijgevolg is het noodzakelijk dat het beschikt over meer informatie.

De voorwaarde dat de betrokken spoorwegonderneming voor het verkrijgen van een veiligheidscertificaat deel B over een voldoende dekking inzake de burgerlijke aansprakelijkheid moet beschikken, is immers niet conform aan het Europese recht. De invoering van een eis inzake verzekering met betrekking tot een certificering die in elke lidstaat waar de spoorwegonderneming werkzaam wil zijn, moet worden verkregen, komt neer op het omzeilen van het beginsel van de Europese vergunning en de eengemaakte markt. Daarom werd de eis van een voldoende burgerlijke aansprakelijkheid in het raam van de procedure voor het verkrijgen van het certificaat deel B, afgeschaft.

Het onderzoeksorgaan behoudt echter de mogelijkheid om administratieve boetes op te leggen aan de spoorwegondernemingen en aan de infrastructuurbeheerder wanneer het in de uitvoering van zijn taken wordt belemmerd. Deze bepaling herneemt dezelfde beginselen als die welke van toepassing zijn voor het opleggen van administratieve boetes door de veiligheidsinstantie.

Voortaan, en in voorkomend geval, zullen de aanbevelingen inzake veiligheid aan de Belgische instanties of aan andere lidstaten moeten worden doorgezonden.

4. Certificering van de treinbestuurders en treinbegeleiders

De Koning wordt bevoegd om de regels te bepalen voor de aanvraag en de afgifte van een erkenning van personen of instellingen belast met de medische en psychologische onderzoeken op beroepsvlak, alsook de regels voor de vernieuwing, aanpassing, intrekking of schorsing van de erkenning; Hij bepaalt ook de te volgen procedure voor de afgifte van een nieuwe vergunning van treinbestuurder, de verlenging, de vernieuwing of het bekomen van een duplicaat.

De verplichting om een permanente opleiding te volgen om de vergunning van treinbestuurder te kunnen behouden, wordt in de wet opgenomen.

Ook het principe dat de veiligheidsinstantie de examinatoren en examencentra erkent en dat die instantie de opleidingscentra machtigt om hun eigen examinatoren te erkennen, wordt in de wet opgenomen.

Le processus allant du suivi d'une formation jusqu'à l'obtention du certificat d'accompagnateur de train de voyageurs est maintenant clarifié.

5. Interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne

A l'occasion des décisions que l'autorité de sécurité est amenée à prendre en matière d'homologation par exemple de véhicules, l'autorité de sécurité doit tenir compte des autorisations de mise en services délivrées par les autorités compétentes d'autres États membres ou des dérogations accordées par ceux-ci.

6. Contrôles et inspection

La liste des infractions à la loi susceptibles de tomber sous le coup d'une amende administrative est étendue par exemple:

- aux règles de sécurité concernant le transport de marchandises dangereuses par chemin de fer;
- à la mise en service d'un véhicule sans autorisation de l'autorité de sécurité.

Enfin, le secrétaire d'État, après avoir exposé l'économie générale de ce vaste projet, et avant de répondre aux questions des membres, mentionne le commentaire que l'auditeur du Conseil d'État en charge de l'examen du présent projet de loi a transmis à ses collaborateurs, et il cite: "Je profite de l'occasion pour féliciter, à titre personnel, les auteurs de cet avant-projet de code pour sa qualité rédactionnelle, et spécialement pour celle de son exposé des motifs, qui ont grandement facilité mon examen".

B. Questions et observations des membres

Mme Linda Musin (PS) précise que ce projet de loi est nécessaire pour amener plus de lisibilité et de cohérence ainsi que pour se conformer aux obligations européennes.

L'oratrice s'interroge néanmoins sur certains points précis. Ainsi, l'article 69, § 3, alinéa 2, du Code prévoit que "si la Commission fait savoir qu'elle a de réels doutes quant à la compatibilité du projet de règle nationale de sécurité avec les méthodes de sécurité communes ou avec la possibilité d'atteindre au moins les objectifs de sécurité communs, ou qu'elle estime qu'il établit une discrimination arbitraire entre les États membres ou constitue une restriction déguisée des

Het proces gaande van opleiding tot het verkrijgen van het certificaat van begeleider van reizigerstreinen wordt nu verduidelijkt.

5. Interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Unie

Naar aanleiding van de beslissingen die de veiligheidsinstantie inzake homologatie van bijvoorbeeld voertuigen dient te nemen, moet zij rekening houden met de door de bevoegde autoriteiten van de andere lidstaten verleende toestemming tot indienstelling, of met de door hen verleende afwijkingen.

6. Controles en inspectie

De lijst van wetsovertredingen waarvoor een bestuurlijke boete kan worden opgelegd, wordt uitgebreid tot bijvoorbeeld:

- de veiligheidsvoorschriften voor het vervoer van gevaarlijke goederen per spoor;
- de indienstelling van een voertuig zonder de toestemming van de veiligheidsinstantie.

Na de uiteenzetting over de algemene strekking van dit breed opgevatte wetsontwerp - en alvorens te antwoorden op de vragen van de leden - vermeldt de staatssecretaris tot slot de commentaar die de auditeur van de Raad van State, belast met het onderzoek van dit wetsontwerp, aan zijn medewerkers heeft meegedeeld: "Ik maak van deze gelegenheid gebruik om persoonlijk, de auteurs van dit voorontwerp van de spoorcodex te feliciteren voor de redactionele kwaliteit ervan, en vooral voor die van de memorie van toelichting, die mijn onderzoek echt hebben vergemakkelijkt" [vertaling].

B. Vragen en opmerking van de leden

Mevrouw Linda Musin (PS) preciseert dat dit wetsontwerp noodzakelijk is met het oog op meer betrouwbare samenhang, en om te voldoen aan de EU-verplichtingen.

De spreekster heeft echter vragen bij welbepaalde punten. Zo bepaalt artikel 69, § 3, tweede lid, van de Codex: "Indien de Commissie laat weten dat zij over de verenigbaarheid van het ontwerp van nationale veiligheidsvoorschrift met de gemeenschappelijke veiligheidsmethoden of met het bereiken van ten minste het gemeenschappelijk veiligheidsdoel ernstige twijfels heeft of dat zij van mening is dat het een willekeurige discriminatie of een verkapt beperking van de

opérations de transport ferroviaire entre ceux-ci, l'adoption, l'entrée en vigueur ou l'application de la règle est suspendue jusqu'au moment où la Commission adopte une décision ou jusqu'à l'expiration d'un délai de six mois à partir de la notification."

A ce propos, Mme Musin rappelle que le secrétaire d'État avait présenté 4 mesures qui visaient à renforcer la sécurité sur le rail au niveau du fret, et plus particulièrement au niveau des marchandises dangereuses, comme par exemple l'interdiction de l'encadrement des wagons chargés de marchandises dangereuses par des wagons transportant des chargements amovibles, afin d'éviter l'éventrement des citernes par ces objets amovibles.

L'oratrice se demande où on en est au niveau des mesures présentées aux autorités européennes par rapport à cette période des 6 mois. Que se passera-t-il si la Commission ne remet pas d'avis endéans ces 6 mois: le secrétaire d'État compte-t-il appliquer ces mesures?

De manière plus globale, une telle disposition se comprend par rapport à la volonté européenne de créer un rail "unique" qui supporte mal la multiplication des règles nationales. Cependant, une telle disposition ne risque-t-elle pas de créer une sorte de "zone grise" difficilement lisible pour les entreprises; à savoir des règles nationales que l'on peut inscrire de manière provisoire mais que l'on ne peut pas appliquer sans accord de l'Europe?

Par ailleurs, l'article 70, qui prévoit qu'en cas d'extrême urgence ou de danger affectant la sécurité de l'infrastructure ferroviaire ou son utilisation, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire prend des mesures d'urgence qui peuvent déroger aux règles de sécurité, semble à première vue paradoxal. L'oratrice souhaite savoir ce que cela signifie concrètement et elle demande des exemples de ce type de situation.

Enfin, l'article 112 constitue un nouvel article qui s'inscrit dans le cadre de la possibilité désormais offerte à l'organisme d'enquête d'imposer des amendes administratives aux entreprises ferroviaires et au gestionnaire d'infrastructure en cas d'obstruction dans la réalisation de ses tâches. On sait que les relations entre le monde judiciaire et l'organisme d'enquête sont difficiles. La commission spéciale sur la sécurité du rail avait d'ailleurs formulé le souhait de voir la justice et l'organisme d'enquête signer une convention afin d'optimiser leur travail respectif. Une telle convention n'est-elle pas nécessaire pour éviter, justement, que les cas "d'obstruction" — et donc d'amendes — se

spoorwegactiviteiten tussen de lidstaten inhoudt, wordt de aanneming, de inwerkingtreding of de toepassing van het voorschrift opgeschort totdat de Commissie een besluit neemt of totdat een termijn van zes maanden, te rekenen vanaf de kennisgeving, verstreken is."

In dat verband herinnert de spreekster eraan dat de staatssecretaris vier maatregelen had voorgesteld ter versterking van de veiligheid van het spoor inzake goederenvervoer, met name op het vlak van gevaarlijke goederen, zoals een verbod op het samengaan van wagons met gevaarlijke goederen én wagons met een losse lading, om te voorkomen dat de tanks door die vracht worden uiteengereten.

Mevrouw Musin vraagt zich af hoe het staat met de aan de Europese autoriteiten voorgelegde maatregelen in het licht van de periode van 6 maanden. *Quid* als de Commissie binnen die 6 maanden geen advies uitbrengt: is de staatssecretaris van plan die maatregelen toe te passen?

Meer algemeen is een dergelijke bepaling begrijpelijk in het kader van de Europese wens om één spoorwegruimte tot stand te brengen, want dat valt moeilijk te rijmen met de vereenvoudiging van nationale regels. Maar dreigt een dergelijke bepaling niet een soort "grijze zone" te creëren, die voor de ondernemingen moeilijk te begrijpen valt? Kan met andere woorden worden gewerkt met nationale regels die voorlopig worden aangenomen, maar niet worden toegepast zonder toestemming van Europese Commissie?

Voorts bepaalt artikel 70 dat "in geval van uiterste hoogdringendheid of gevaar voor de veiligheid van de spoorweginfrastructuur of het gebruik ervan, (...) de spoorweginfrastructuurbeheerder urgentiemaatregelen (neemt) die kunnen afwijken van de veiligheidsvoorschriften". Is dat niet paradoxaal? De spreekster wil weten wat zulks concreet betekent en vraagt voorbeelden van dergelijke situaties.

Tot slot is artikel 112 een nieuw artikel dat aansluit bij de mogelijkheid voor het onderzoeksorgaan om voortaan bestuurlijke boetes op te leggen aan spoorwegondernemingen en de spoorweginfrastructuurbeheerder als die bij de uitvoering van hun taken worden gehinderd. Het is bekend dat de relatie tussen de gerechtelijke wereld en het onderzoeksorgaan moeilijk is. De bijzondere commissie belast met het onderzoek naar de veiligheid van het spoorwegennet in België had trouwens de wens geuit om het gerecht en het onderzoeksorgaan een overeenkomst te laten ondertekenen om hun respectieve werk te optimaliseren. Is een dergelijke overeenkomst niet nodig, net om te voorkomen dat zich gevallen van "obstructie"

rattachent précisément à la priorisation de l'enquête judiciaire? On sait également que le SSICF rechigne à dresser des amendes administratives (il n'y a actuellement aucune amende dressée). Doit-on voir la possibilité pour l'organisme d'enquête de dresser des amendes administratives comme quelque chose de complémentaire par rapport au SSICF? Quelles sont les différences entre le SSICF et l'organisme d'enquête: tant au niveau des comportements sanctionnables, qu'en termes de sanctions applicables?

M. Jef Van den Bergh (CD&V) est lui aussi d'avis que cette codification est une bonne chose au sens où elle permet plus de transparence, de lisibilité et de cohérence dans la législation en matière ferroviaire, et qu'elle est conforme avec les obligations européennes.

L'orateur regrette néanmoins que le projet de loi ne contienne pas de tableau de transposition faisant le lien entre le code ferroviaire et les directives transposées dans le domaine ferroviaire, ce qui amènerait plus de clarté et faciliterait le travail parlementaire. Il comprend cependant que cela se justifie par le fait que la transposition de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen qui vise à refondre les directives du premier paquet ferroviaire impliquera de réaliser un nouveau tableau de transposition qui rendra obsolète une partie considérable d'un éventuel nouveau tableau de transposition entre le code ferroviaire et les directives.

A ce propos, l'orateur se demande pourquoi le projet de loi ne transpose que certains articles de la nouvelle directive 2012/34/UE et pas les autres. Quand le reste de ces articles seront-ils transposés? Si l'exposé des motifs détaille les modifications, il n'est pas facile pour les non techniciens de savoir ce qui est transposé ou pas.

Concernant l'article 70 du projet de loi (DOC 53 2855/001), qui prévoit que la qualité d'officier de police judiciaire sera attribuée aux agents du SSICF et non plus aux agents du gestionnaire de l'infrastructure, l'orateur se demande quelle seront les conséquences, sur le terrain, de ce changement de compétence?

L'article 74 attribue notamment au SSICF la compétence d'autorité de sécurité dans le domaine du transport de marchandises dangereuses par chemin de fer. Cela signifie-t-il que cette compétence ne relevait pas du SSICF auparavant?

voordoen — met dus geldboetes tot gevolg — die nu net betrekking hebben op de prioritering van het gerechtelijk onderzoek? Voorts is bekend dat de DVIS terughoudend is om administratieve geldboetes op te leggen (tot dusver werd geen enkele geldboete uitgeschreven). Moet de mogelijkheid voor het onderzoeksorgaan om administratieve geldboetes uit schrijven, worden gezien als complementair ten opzichte van wat de DVIS doet? Wat zijn de verschillen tussen de DVIS en het onderzoeksorgaan, zowel wat strafbaar gedrag als wat toepasbare sancties aangaat?

Ook de heer *Jef Van den Bergh (CD&V)* vindt deze samenstelling van een codex een goede zaak, aangezien ze meer transparantie, bevattelijkheid en coherentie in de spoorwetgeving mogelijk maakt en omdat ze in overeenstemming is met de EU-verplichtingen.

Niettemin betreurt de spreker dat het wetsontwerp geen omzettingstabel bevat, waarin een verband wordt gelegd tussen de Spoorcodex en de inzake spoorwegen omgezette richtlijnen; zulks zou voor meer duidelijkheid zorgen en zou de parlementaire werkzaamheden vergemakkelijken. Wel begrijpt het lid dat dit te verantwoorden is doordat Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte, die erop gericht is richtlijnen uit het eerste spoorwegpakket bij te sturen, de redactie van een nieuwe omzettingstabel zal vergen, die een eventuele omzettingstabel met het verband tussen de Spoorcodex en de richtlijnen, grotendeels achterhaald zou maken.

In dat verband vraagt de spreker zich af waarom het wetsontwerp alleen enkele artikelen van de nieuwe richtlijn 2012/34/UE omzet, en andere niet. Wanneer zullen de overige artikelen worden omgezet? Ofschoon de memorie van toelichting in alle bijzonderheden de wijzigingen aangeeft, is het voor niet-specialisten geenszins eenvoudig te weten wat al dan niet is omgezet.

Vervolgens gaat de spreker in op artikel 70 van het wetsontwerp (DOC 53 2855/001), dat bepaalt dat voortaan de ambtenaren van de DVIS, en niet langer de werknemers van de infrastructuurbeheerder de hoedanigheid krijgen van officier van gerechtelijke politie. In dat verband vraagt de spreker zich af wat in het veld de gevolgen zullen zijn van die bevoegdheidswijziging.

Artikel 74 bepaalt dat met name de DVIS bevoegd wordt als veiligheidsinstantie inzake het vervoer per spoor van gevaarlijke goederen. Betekent dit dat de DVIS daar vroeger niet voor bevoegd was?

L'article 77 prévoit qu'un protocole doit être conclu entre l'autorité de sécurité et le gestionnaire de l'infrastructure pour les cas où le SSICF veut charger le gestionnaire de l'infrastructure de prendre des mesures appropriées pour l'exécution de certaines tâches. Où en est ce protocole? Quel est le point de vue d'Infrabel par rapport à l'accroissement des compétences du SSICF? Y a-t-il une bonne collaboration d'Infrabel à ce propos?

Enfin, l'article 112 permet à l'organisme d'enquête d'imposer des amendes administratives à une entreprise ferroviaire et au gestionnaire de l'infrastructure en cas d'infraction. Pourquoi attribue-t-on cette compétence directement à l'organisme d'enquête et non au SSICF?

M. Christophe Bastin (cdH) rappelle que, dans le contexte actuel, où une grande réforme du fonctionnement du groupe SNCB est en train de s'opérer, de manière à offrir un service public plus performant, de meilleure qualité et axé en priorité vers le client, il est bénéfique et utile que la réglementation en la matière soit elle aussi simplifiée, lisible et facilement accessible.

Les objectifs de ce projet de loi sont donc de créer un ensemble législatif cohérent; de favoriser une lisibilité accrue de la réglementation ferroviaire; d'harmoniser la terminologie et les champs d'application concernés; de clarifier les dispositions maintes fois modifiées; et de mettre les textes en conformité avec les obligations européennes.

M. Steven Vandeput (N-VA) indique lui aussi que ce projet de loi amène plus de transparence et de facilité d'usage. Il précise aussi que ce projet fait certains choix, mais reste aussi vague sur d'autres points.

L'orateur constate que le projet de loi parle à différentes reprises de 'gestionnaire de l'infrastructure' et non d'Infrabel. Cela signifie-t-il que certaines parties du réseau pourraient, à l'avenir, être attribuées à un autre gestionnaire de l'infrastructure?

Par ailleurs, l'orateur se demande pourquoi l'article 13 prévoit qu'une entreprise ferroviaire doit démontrer une couverture de responsabilité civile pour obtenir une licence, alors que l'article 101 ne l'exige plus comme condition pour obtenir un certificat de sécurité car cela n'est pas conforme avec le droit européen. Pourquoi cette distinction entre conditions pour obtenir une licence et pour obtenir un certificat de sécurité?

Artikel 77 stelt in uitzicht dat het veiligheidsorgaan en de infrastructuurbeheerder een protocol moeten sluiten voor de gevallen waarin de DVIS de infrastructuurbeheerder ermee wil belasten passende maatregelen te nemen voor de uitvoering van sommige taken. Hoever staat het met dat protocol? Welk standpunt neemt Infrabel in over de bevoegheidsverruiming van de DVIS? Werkt Infrabel daaraan goed mee?

Tot slot beoogt artikel 112 het onderzoeksorgaan toe te staan bij een overtreding administratieve geldboetes op te leggen aan een spoorwegonderneming en aan de infrastructuurbeheerder. Waarom wordt die bevoegdheid rechtstreeks aan het onderzoeksorgaan verleend en niet aan de DVIS?

De heer Christophe Bastin (cdH) herinnert eraan dat het in de huidige context, waarin een belangrijke hervorming van de werking van de NMBS-Groep plaatsvindt om een efficiëntere, kwaliteitsvollere en bij voorrang klantgerichte openbare dienstverlening te bieden, gunstig en nuttig is dat ook de desbetreffende regelgeving wordt vereenvoudigd alsook bevattelijk en laagdrempelig wordt gemaakt.

Dit wetsontwerp strekt er dus toe in een samenhangend wetgevend geheel te voorzien, de bevattelijkheid van de spoorregelgeving te bevorderen, de desbetreffende terminologie en toepassingsgebieden eenvormig te maken, de veelvuldig gewijzigde bepalingen te verduidelijken en de teksten in overeenstemming te brengen met de EU-verplichtingen.

Ook *de heer Steven Vandeput (N-VA)* geeft aan dat dit wetsontwerp leidt tot meer transparantie en gebruiksgemak. Voorts preciseert hij dat in het wetsontwerp weliswaar enkele keuzes worden gemaakt, maar dat het aangaande andere aspecten vaag blijft.

De spreker constateert dat in het wetsontwerp meermaals gewag wordt gemaakt van het begrip "infrastructuurbeheerder" en niet van Infrabel. Betekent dit dat sommige delen van het netwerk in de toekomst zouden kunnen worden toegewezen aan een andere infrastructuurbeheerder?

Bovendien vraagt het lid zich af waarom artikel 13 erin voorziet dat een spoorwegonderneming burgerlijke-aansprakelijkheidsdekking moet aantonen om een vergunning te verkrijgen, terwijl artikel 101 dat niet langer als voorwaarde stelt om een veiligheidscertificaat te verkrijgen, aangezien dit laatste niet conform het EU-recht is. Waarom wordt dat onderscheid gemaakt tussen de voorwaarden om een vergunning te verkrijgen en die om een veiligheidscertificaat te verkrijgen?

M. Ronny Balcaen (Ecolo-Groen) souligne lui aussi l'intérêt de ce projet de loi qui, en plus d'apporter plus de cohérence et de lisibilité, pourra avoir une influence positive sur l'interopérabilité et la sécurité du rail.

Il se pose néanmoins des questions concernant le timing choisi pour effectuer cette codification. D'une part, la législation européenne est en pleine refonte actuellement et les textes vont donc certainement être fortement modifiés prochainement. D'autre part, la réforme du groupe SNCB est en cours. En toile de fond de cette réforme, on voit pointer la libéralisation du marché du transport des voyageurs. L'orateur demande au secrétaire d'État, à ce sujet, quelle est la position de la Belgique sur cette libéralisation. Selon M. Balcaen, les propositions qui sont sur la table sont inquiétantes et inapplicables en Belgique. La Belgique s'est-elle déjà positionnée au sein du Conseil européen à ce propos?

L'orateur souligne la très forte libéralisation en matière de cabotage que prévoit l'article 6. La directive 2012/34/UE permettait pourtant de limiter le cabotage. Pourquoi n'a-t-on pas utilisé cette limitation afin de sauvegarder les missions de service public? Par ailleurs, M. Balcaen a l'impression que l'article 9 qui concerne les services à fournir aux entreprises ferroviaires entrantes va beaucoup plus loin que la directive.

Concernant l'article 3, 29°, qui indique que les fonctions de gestionnaire de l'infrastructure sur tout ou partie d'un réseau peuvent être attribuées à plusieurs organismes ou entreprises, l'orateur se demande si cela pourrait ouvrir la voie à la mise en place de trois gestionnaires de l'infrastructure — soit un dans chaque région — sur le territoire belge.

L'orateur demande, en outre, quelques explications concernant l'article 73 qui concerne le transfert de personnel statutaire de la SNCB Holding vers l'autorité de sécurité.

Concernant le déroulement de l'enquête de l'organisme d'enquête, l'orateur constate que l'article 113 tient compte des recommandations de la commission sécurité du rail et du rapport de l'organisme d'enquête sur l'accident de Buizingen concernant l'indépendance de l'organisme d'enquête par rapport à la police et aux autorités judiciaires. Cependant, M. Balcaen estime que la mention "sans porter préjudice aux compétences des services de police et des autorités judiciaires" est superflue. On pourrait aller plus loin dans cette indépendance en supprimant cette mention. Il fait référence à ce propos à la loi sur l'organisme d'enquête sur les accidents de

Ook de heer Ronny Balcaen (Ecolo-Groen) beklemtoont het belang van dit wetsontwerp; het zorgt niet alleen voor meer samenhang en bevattelijkheid, maar zal ook een gunstige invloed hebben op de interoperabiliteit en de veiligheid van het spoor.

Desondanks heeft hij bedenkingen bij de timing van die codificering: de Europese regelgeving wordt momenteel volop herwerkt en het lijkt dus geen twijfel dat de teksten binnenkort sterke wijzigingen zullen ondergaan. Bovendien wordt de NMBS-groep hervormd. Tegen de achtergrond van die hervorming is de liberalisering van de markt van het reizigersvervoer nakend. In dat verband vraagt de spreker de staatssecretaris naar het standpunt van ons land over die liberalisering. Volgens het lid zijn de momenteel ingediende voorstellen verontrustend en kunnen zij in België niet worden geïmplementeerd. Heeft België daarover reeds een standpunt ingenomen op de Europese Raad?

De spreker beklemtoont dat artikel 6 in een uiterst verregaande liberalisering van de cabotage voorziet. Richtlijn 2012/34/EU maakte het nochtans mogelijk de cabotage in te perken. Waarom heeft men van die mogelijkheid geen gebruik gemaakt om de openbare dienstverlening te vrijwaren? Voorts heeft de heer Balcaen de indruk dat artikel 9, dat betrekking heeft op de dienstverlening aan de nieuwe spoorwegondernemingen, veel verder gaat dan de richtlijn.

Met betrekking tot artikel 3, 29°, volgens hetwelk "de functies van de infrastructuurbeheerder van een netwerk of deel van een netwerk (...) aan verschillende instanties of ondernemingen [kunnen] worden toegewezen", vraagt de spreker zich af zulks de deur zou kunnen openen voor de instelling van drie infrastructuurbeheerders op het Belgisch grondgebied, met name één in elk gewest.

Voorts wenst de spreker nadere uitleg over artikel 73, dat betrekking heeft op de overplaatsing van vastbenoemde personeelsleden van de NMBS Holding naar de veiligheidsinstantie.

Wat het verloop van het onderzoek van het onderzoeksorgaan betreft, stelt de spreker vast dat artikel 113 rekening houdt met de aanbevelingen van de commissie Spoorwegveiligheid, alsook met het verslag van dat orgaan dat naar aanleiding van het ongeval in Buizingen een onderzoek heeft ingesteld naar de onafhankelijkheid van het onderzoeksorgaan ten aanzien van de gerechtelijke politie en de gerechtelijke overheden. Niettemin zou de heer Balcaen de woorden "zonder afbreuk te doen aan de bevoegdheden van de politiediensten en de gerechtelijke overheden" weglaten. Die onafhankelijkheid zou verder kunnen worden

navigation qui ne prévoit pas une telle mention¹. Il en va de même concernant les dispositions incluses au deuxième alinéa de l'article 116.

M. Tanguy Veys (VB) considère lui aussi l'initiative de la codification comme positive, en particulier pour le secteur qui demandait surtout une stabilité dans la réglementation. L'orateur regrette néanmoins que la codification se fasse sur base de directives qui ne sont pas encore totalement transposées.

De plus, il rappelle qu'il avait été annoncé, en décembre 2012, que la codification serait prête pour début 2013, alors qu'on est déjà en juillet 2013.

Il souligne également le fait que le Conseil d'État a relevé certaines fautes de langage, dans son avis, qu'il faudrait revoir pour accroître la lisibilité du code.

De manière générale, M. Veys se pose des questions concernant ce que ce code ajoute et améliore suite aux différents accidents, notamment l'accident de Buizingen, survenus ces dernières années. La législation belge est-elle plus stricte que la réglementation européenne à cet égard? En outre, dans quelle mesure la communication entre, d'une part, l'organisme d'enquête et le SPF Mobilité, et, d'autre part, les autorités judiciaires va-t-elle être améliorée? On a manqué une occasion, dans ce code ferroviaire, de poser un cadre juridique à cette communication.

De plus, a-t-on amélioré les procédures, en particulier concernant le SSICF, et fait certaines corrections suite à la débâcle du FYRA?

L'orateur se demande par ailleurs pourquoi les lignes-musées feront l'objet d'une réglementation distincte alors que l'exigence de sécurité doit pourtant être aussi forte sur ces lignes, où des accidents dramatiques ont déjà eu lieu par le passé. La réglementation stricte que prévoit le code ferroviaire en matière notamment de licences, de certifications, et de contrôles devrait aussi s'appliquer aux lignes-musées. Comment garantir la sécurité de ces lignes-musées à l'avenir?

Mme Sabien Lahaye-Battheu, présidente, souhaite savoir quelles sont les corrections substantielles qui ont été faites sur base des questions et remarques de la Commission européenne.

¹ DOC 53 1931/001

doorgedreven als die vermelding zou worden geschrapt. In dat verband verwijst hij naar de wet betreffende de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen, waarin een dergelijke vermelding ontbreekt¹. Dat geldt ook voor de bepalingen van artikel 116, tweede lid.

Ook *de heer Tanguy Veys (VB)* vindt het een goed initiatief in een Spoorcodex te voorzien, in het bijzonder voor de sector, aangezien die vooral nood had aan een standvastige reglementering. De spreker betreurt niettemin dat de codificering geschiedt op basis van richtlijnen die nog niet integraal zijn omgezet.

Bovendien wijst hij erop dat in december 2012 werd aangekondigd dat de Spoorcodex begin 2013 klaar zou zijn, terwijl de kalender nu al juli 2013 aangeeft.

Tevens beklemtoont de spreker dat de Raad van State in zijn advies heeft gewezen op een aantal taalfouten; die zouden moeten worden rechtgezet om de Spoorcodex bevattelijker te maken.

In het algemeen vraagt de heer Veys zich af welke meerwaarde de Spoorcodex biedt en welke verbeteringen hij aanbrengt in het licht van de diverse ongevallen van de jongste jaren, meer bepaald het ongeval in Buizingen. Is de Belgische wetgeving in dat opzicht strenger dan de Europese regelgeving? Bovendien rijst de vraag in welke mate de communicatie tussen het onderzoeksorgaan en de FOD Mobiliteit eensdeels en de gerechtelijke overheden anderdeels zal verbeteren. Die Spoorcodex is een gemiste kans om die communicatie een juridisch raamwerk aan te meten.

Tevens wenst de spreker te weten of de procedures werden geoptimaliseerd, in het bijzonder wat de DVIS betreft, en of men een en ander heeft rechtgezet ingevolge het FYRA-debacle.

Voorts vraagt de heer Veys zich af waarom voor de museumlijnen een andere reglementering geldt; voor die lijnen moet nochtans een even hoge veiligheidsnorm worden gehanteerd, aangezien daar in het verleden al dramatische ongevallen zijn gebeurd. De strenge reglementering waarin de Spoorcodex voorziet, meer bepaald op het vlak van vergunningen, certificering en controles, zou ook voor die museumlijnen moeten worden toegepast. Hoe kan in de toekomst de veiligheid van die museumlijnen worden gewaarborgd?

Voorzitster Sabien Lahaye-Battheu vraagt welke wettelijke correcties werden uitgevoerd op grond van de vragen en opmerkingen van de Europese Commissie.

¹ Wetsontwerp betreffende de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen (DOC 53 1931/001).

Par ailleurs, s'est-on assuré de la conformité du code ferroviaire avec le projet de loi relatif à la réforme des chemins de fer belges (DOC 53 2893/001), notamment en ce qui concerne l'accroissement des compétences du régulateur?

L'article 112 vise-t-il à remédier aux lenteurs de la procédure menant à la publication des rapports de l'organisme d'enquête en lui donnant la possibilité d'imposer des amendes administratives? De plus, le paragraphe 6 de l'article 112 prévoit que le montant de l'amende est adapté à la gravité de l'infraction et à la mesure dans laquelle celle-ci peut être reprochée au contrevenant. Cette disposition étant assez générale, l'oratrice demande s'il ne faudrait pas être plus précis et si des montants maxima et minima sont prévus pour ces amendes.

C. Réponses du secrétaire d'état

Tableau de transposition

Le tableau initial a été modifié à la demande des instances européennes. Par ailleurs, une révision globale ("recast") est en cours, de telle sorte que le tableau serait rapidement devenu inutilisable eu égard aux nouvelles règles. Le tableau de transposition sera néanmoins joint en annexe du présent rapport.

Contrôle de la Commission européenne

La Commission a envoyé une mise en demeure uniquement pour l'article 4 – qui prescrit la comptabilité séparée. Le projet de Code ferroviaire a donc bien fait l'objet d'un contrôle de l'Europe.

Transport de marchandises dangereuses

Les RID ("*Rules for International Transport of Dangerous Substances*") dépassent le niveau européen. Il est à espérer que la Commission européenne respectera le délai de six mois pour donner sa réponse. À l'expiration de ce délai, le secrétaire d'État redéfinira son attitude.

Mesures de sécurité Infrabel

Le SSICF compte 25 personnes, Infrabel par contre beaucoup plus, si bien qu'il est logique que le personnel du gestionnaire de l'infrastructure puisse intervenir si le personnel ou le matériel roulant de l'entreprise ferroviaire met la sécurité en péril.

Voorts wenst zij te weten of men zich ervan heeft vergewist dat de Spoorcodex strookt met het wetsontwerp betreffende de hervorming van de Belgische spoorwegen (DOC 53 2893/001), meer bepaald wat de verruiming van de bevoegdheden van de regulator betreft.

Beoogt artikel 112 iets te doen aan de trage procedure met het oog op de bekendmaking van de verslagen van het onderzoeksorgaan, door in de mogelijkheid te voorzien om administratieve boetes op te leggen? Bovendien bepaalt § 6 van artikel 112 dat het bedrag van de boete wordt aangepast aan de ernst van de overtreding en aan de mate waarin die te wijten is aan de overtreder. Aangezien dit een vrij algemene bepaling is, vraagt de spreker zich af of meer nauwkeurigheid niet aangewezen is, en of voor die boetes in maximum- en minimumbedragen is voorzien.

C. Antwoorden van de staatssecretaris

Omzettingstabel

De oorspronkelijke tabel werd op vraag van de Europese instanties gewijzigd. Er is trouwens een algehele herziening ("recast") aan de gang zodat de tabel in het licht van de nieuwe regels al vlug onbruikbaar zou worden. Niettemin zal de omzettingstabel als bijlage bij onderhavig verslag worden gevoegd.

Toetsing Europese Commissie

Slechts voor artikel 4 – dat de gescheiden boekhouding voorschrijft — heeft de Europese Commissie een ingebrekestelling verstuurd. Het ontwerp van Spoorcodex werd dus wel degelijk afgetoetst met Europa.

Vervoer gevaarlijke goederen

De RID ("*Rules for International Transport of Dangerous Substances*") overstijgen het Europees niveau. Hopelijk respecteert de Europese Commissie de termijn van zes maand waarbinnen het moet antwoorden. Na het verstrijken van die termijn zal de staatssecretaris zijn houding opnieuw bepalen.

Veiligheidsmaatregelen Infrabel

DVIS telt 25 personen, Infrabel daarentegen veel meer zodat het logisch is dat het personeel van de infrastructuurbeheerder kan optreden indien het personeel of het rollend materieel van de spoorwegonderneming de veiligheid in gevaar brengt.

Amendes de l'organisme d'enquête

Les amendes sont un moyen de pression qui a déjà été accordé au SSICF et qui, dans ce contexte, est accordé à l'organisme de contrôle de manière à lui permettre d'exécuter sa mission en toute indépendance.

Transfert de personnel au SSICF

Les nouveaux membres du personnel du SSICF ne pourront plus retourner chez leur employeur initial, qui leur a accordé un détachement. Les membres du personnel qui ont été transférés précédemment, conservent toutefois leurs droits.

Information au SSICF

Chaque acteur du monde ferroviaire doit obligatoirement transmettre des informations au SSICF afin de permettre à ce dernier d'appliquer les mesures appropriées si la sécurité est mise en péril.

Gestionnaire de l'infrastructure

L'Europe autorise plusieurs gestionnaires de l'infrastructure, mais la Belgique n'en compte qu'un seul en raison de la taille réduite et la forte densité de son réseau.

Assurance obligatoire

L'assurance responsabilité civile est obligatoire lors de la demande d'une licence, mais pas dans le cadre du certificat de sécurité.

Calendrier

Si la codification ne pouvait intervenir qu'à partir du moment où la réglementation européenne ne subirait plus aucune modification, le Code ferroviaire pourrait encore se faire attendre longtemps.

Libéralisation

Le secrétaire d'État n'est *a priori* ni pour ni contre la libéralisation. Il convient d'évaluer sa valeur sur le marché spécifique du transport ferroviaire. Pour le moment, il n'y a pas encore d'arguments déterminants prouvant la plus-value d'une libéralisation générale du transport ferroviaire.

Cabotage

Le texte à l'examen n'a pas été modifié par rapport à ce qui est actuellement d'application.

Boetes onderzoeksorgaan

De boetes zijn een drukingsmiddel, dat DVIS reeds werd verleend en in deze context verleend wordt aan het onderzoeksorgaan opdat het zijn opdracht in alle onafhankelijkheid zou kunnen uitvoeren.

Overdracht personeel DVIS

Nieuwe personeelsleden bij DVIS zullen niet meer kunnen terugkeren naar hun oorspronkelijke werkgever bij dewelke ze werden gedetacheerd. Personeelsleden die vroeger de overstap deden, behouden evenwel hun rechten.

Informatie aan DVIS

Iedere deelnemer aan het spoorgebeuren moet verplicht informatie doorspelen aan DVIS om deze toe te laten de paste maatregelen te nemen indien de veiligheid in het gedrang komt.

Infrastructuurbeheerder

Europa laat verscheidene infrastructuurbeheerders toe, maar in België met zijn kleinschalig en bijzonder dicht verweven netwerk is er maar één infrastructuurbeheerder.

Verplichte verzekering

De verzekering voor de burgerlijke aansprakelijkheid is verplicht bij de aanvraag om een vergunning, niet in het raam van het veiligheidscertificaat.

Timing

Indien de codificering eerst zou mogen gebeuren wanneer de Europese regelgeving niet meer wordt gewijzigd, zou nog lang op de Spoorcodex gewacht kunnen worden.

Liberalisering

De staatssecretaris is *a priori* pro noch contra liberalisering. Deze laatste moet op haar waarde in de specifieke markt van het spoorvervoer worden beoordeeld. Momenteel liggen nog geen doorslaggevende argumenten voor die de meerwaarde van de algehele vrijmaking van het spoorvervoer aantonen.

Cabotage

Aan de tekst die voorligt, werd niets gewijzigd ten opzichte van wat thans reeds geldt.

Fourniture de services

Une annexe précise les services dont il s'agit.

Lignes ferroviaires musées

Ces lignes ferroviaires doivent être traitées séparément sans sacrifier la sécurité.

D. Répliques

M. Steven Vandeput (N-VA) maintient que l'article 3, 29°, permet que la Belgique compte elle aussi plus d'un gestionnaire de l'infrastructure, quoi que puisse en dire le secrétaire d'État.

M. Ronny Balcaen (Ecolo-Groen) est parfaitement d'accord avec le secrétaire d'État pour ce qui est de son point de vue sur la libéralisation. Il espère que ce point de vue sera aussi, finalement, le point de vue de l'ensemble du gouvernement. L'intervenant déplore toutefois l'absence d'un régime transitoire en ce qui concerne le transfert de personnel vers le SSICF et le retour possible de ce personnel dans l'entreprise ferroviaire. L'absence de régime transitoire limite *de facto* l'indépendance du SSICF étant donné que le personnel de contrôle pourrait retourner travailler dans l'entreprise qu'il est censé contrôler. Il est également évident, pour l'intervenant, que l'organisme d'enquête ne peut entraver la police ni la justice. Il se demande si cela doit être inscrit dans la loi. Dans la loi portant création de l'organisme d'enquête sur les accidents de navigation, une telle formule – "sans porter préjudice aux ..." – n'est pas utilisée, alors pourquoi l'utiliser dans le projet de loi à l'examen?

M. Tanguy Veys (VB) souligne l'importance d'un règlement permettant de sanctionner l'omission de communication d'incidents de sécurité au SSICF, règlement qui n'existe pas actuellement. En ce qui concerne les lignes ferroviaires à caractère muséologique, l'intervenant regrette l'instauration de fait de deux vitesses en matière de sécurité.

E. Réponses complémentaires

Définition du gestionnaire de l'infrastructure

La définition figurant dans le Code ferroviaire reprend exactement la définition européenne, qui implique qu'en Belgique, aucun autre gestionnaire d'infrastructure n'est actif en dehors d'Infrabel.

Levering diensten

Een bijlage detailleert over welke diensten het gaat.

Museumspoorlijnen

Deze spoorlijnen moeten apart worden behandeld zonder af te dingen op de veiligheid.

D. Replieken

De heer Steven Vandeput (N-VA) is nog altijd van oordeel dat artikel 3, 29°, toelaat dat er ook in België meer dan één infrastructuurbeheerder actief zou kunnen zijn, wat de staatssecretaris ook moge beweren.

De heer Ronny Balcaen (Ecolo-Groen) is het roerend eens met de staatssecretaris inzake zijn visie op de liberalisering. Hij hoopt dat deze visie ten slotte ook het standpunt van de voltallige regering zal zijn. De spreker mist niettemin een overgangsregeling inzake de overdracht van personeel naar DVIS en de mogelijke terugkeer van dit personeel naar de spoorwegonderneming. Het gebrek aan overgangsregeling beperkt *de facto* de onafhankelijkheid van DVIS vermits het controlerende personeel terug zou kunnen keren naar de onderneming die zijn geacht worden te controleren. Ook is het voor de spreker vanzelfsprekend dat het onderzoeksorgaan politie noch gerecht mag hinderen. Hij betwijfelt evenwel of dit in de wet moet worden ingeschreven. In de wet ter oprichting van het orgaan dat de maritieme ongevallen onderzoekt, is dergelijke formule – "zonder afbreuk te doen aan ..." – niet gebruikt, waarom in dit ontwerp dan wel?

De heer Tanguy Veys (VB) onderstreept het belang van een momenteel onbestaand reglement om het verzuim van mededeling van veiligheidsincidenten aan DVIS te bestraffen. Wat de museumspoorlijnen betreft, betreurt de spreker het *de facto* instellen van twee snelheden inzake veiligheid.

E. Aanvullende antwoorden

Definitie infrastructuurbeheerder

De definitie in de Spoorcodex is de exacte weergave van de Europese definitie, die er in België op neerkomt dat naast Infrabel geen andere infrastructuurbeheerder actief is.

Transfert de personnel SSICF

Depuis son entrée en vigueur - dix-huit mois après la publication -, l'article 14 de l'arrêté royal du 22 juin 2011, qui porte exécution de la loi du 19 décembre 2006, empêche un retour du personnel du SSICF à la SNCB depuis janvier 2013. Les membres du personnel recrutés avant cette date conservent cependant leurs droits.

Marge de manœuvre de l'organisme d'enquête

Il va sans dire que l'organisme d'enquête ne peut entraver le travail de la police ni de la justice. Toutefois, il doit disposer de toutes les informations possibles pour pouvoir travailler en tout indépendance. Si celles-ci lui sont refusées par suite d'un renvoi à la police ou à la justice, l'organisme d'enquête peut exercer des pressions en infligeant des amendes administratives. Une voie de recours est cependant prévue en la matière par le projet de loi n° 2856 (voir plus loin). Les mots "le plus rapidement possible" suggèrent uniquement que l'enquête ne peut pas être entamée d'emblée sur place. Il est en effet fréquent que les services de secours mettent en place des périmètres de sécurité sur les lieux d'un accident, périmètres qui doivent également être respectés par d'autres instances officielles.

Lignes ferroviaires à caractère muséologique

Ces lignes ferroviaires doivent disposer d'un cadre spécifique. Les conditions de sécurité seront suffisamment sévères, mais toujours proportionnelles à l'activité de ces lignes ferroviaires. Le débat à ce sujet pourra avoir lieu lors de l'élaboration de cette législation spécifique.

F. Discussion des articles et votes

Art. 1^{er} et 2

Ces deux articles ne donnent lieu à aucune observation et sont successivement adoptés sans modification par 12 voix et une abstention.

Art. 3

M. Ronny Balcaen (Ecolo-Groen) présente un amendement n° 8 (DOC 53 2855/002) visant à confier les fonctions essentielles à un organe indépendant du gestionnaire de l'infrastructure.

Overdracht personeel DVIS

Artikel 14 van het koninklijk besluit van 22 juni 2011 ter uitvoering van de wet van 19 december 2006 maakt een terugkeer vanaf de inwerkingtreding – 18 maand na de publicatie — van personeel van DVIS naar de NMBS sedert januari 2013 onmogelijk. De personeelsleden die daarvoor werden aangeworven behouden evenwel hun rechten.

Manoeuvrerruimte onderzoeksorgaan

Het spreekt vanzelf dat het onderzoeksorgaan het werk van de politie noch van het gerecht kan belemmeren. Om evenwel in volledige onafhankelijkheid te kunnen werken, moet het over alle mogelijke informatie kunnen beschikken. Wanneer deze wordt geweigerd doordat naar de politie of het gerecht wordt verwezen, kan het onderzoeksorgaan het drukkingsmiddel van de bestuurlijke boetes hanteren. Hiertegen kan krachtens wetsontwerp nr. 2856 (zie lager) evenwel in hoger beroep worden gegaan. De bewoordingen "zo vlug mogelijk" suggereren alleen dat het onderzoek niet onmiddellijk ter plaatse kan worden opgestart. Op de plaats van een ongeval worden immers vaak door de nooddiensten veiligheidsperimeters aangebracht, die ook door andere officiële instanties moeten worden geëerbiedigd.

Museumspoorlijnen

Deze spoorlijnen behoeven een specifiek kader. De veiligheidsnormen zullen streng genoeg zijn maar steeds evenredig zijn met de activiteit van deze spoorlijnen. Het debat hieromtrent kan worden gevoerd wanneer deze specifieke wetgeving zal worden ontworpen.

F. Artikelsgewijze bespreking en stemmingen

Art. 1 & 2

Beide artikelen worden zonder verdere bespreking achtereenvolgens ongewijzigd aangenomen met 12 stemmen en 1 onthouding.

Art. 3

De heer Ronny Balcaen (Ecolo-Groen) dient amendement nr. 8 (DOC 53 2855/002) in teneinde de essentiële functies aan een van de infrastructuurbeheerder onafhankelijk orgaan toe te vertrouwen.

Le secrétaire d'État répond que le régulateur doit veiller à ce que l'exercice des fonctions essentielles se fasse en toute indépendance. Il ne peut donc pas assumer ces fonctions lui-même. Ce qui importe, c'est que le gestionnaire de l'infrastructure soit indépendant de l'entreprise ferroviaire, ce qui est le cas en l'occurrence.

L'amendement n° 8 est rejeté par 11 voix contre une et une abstention.

L'article est adopté sans modification par 9 voix contre une et 3 abstentions.

Art. 4

Cet article ne donne lieu à aucune observation et est adopté par 12 voix et une abstention.

Art. 5

M. Steven Vandeput (N-VA) et consorts présentent un amendement n° 7 (DOC 53 2855/002) visant à anticiper sur la libéralisation du transport ferroviaire de voyageurs, comme c'est déjà le cas aux Pays-Bas. Toutes les entreprises ferroviaires doivent pouvoir avoir accès au réseau. La réglementation est la même que celle qui vaut pour bpost. L'opérateur historique doit être en concurrence avec d'autres opérateurs pour pouvoir assurer le service public.

Le secrétaire d'État estime que cet amendement va trop loin. Il veut d'abord être convaincu de la plus-value de la libération de ce segment de marché.

L'amendement n° 7 est rejeté par 11 voix contre 2.

L'article est adopté sans modification par 10 voix contre 2 et une abstention.

Art. 6

M. Ronny Balcaen (Ecolo-Groen) présente un amendement n° 9 (DOC 53 2855/002) visant à inscrire d'ores et déjà dans la loi la possibilité de limiter le cabotage prévue par la directive européenne 2012/34.

Le secrétaire d'État juge cette demande prématurée.

De staatssecretaris antwoordt dat de regulator moet toezien op het feit dat de uitoefening van de essentiële functies in alle onafhankelijkheid gebeurt. Hij kan ze dus zelf niet uitoefenen. Van belang is dat de infrastructuurbeheerder onafhankelijk is van de spoorwegonderneming. Dit is in deze het geval.

Amendement nr. 8 wordt verworpen met 11 tegen 1 stem en 1 onthouding.

Het artikel wordt ongewijzigd aangenomen met 9 tegen 1 stem en 3 onthoudingen.

Art. 4

Dit artikel wordt zonder verdere bespreking aangenomen met 12 stemmen en 1 onthouding.

Art. 5

De heer Steven Vandeput (N-VA) c.s. dient amendement nr. 7 (DOC 53 2855/002) in teneinde te anticiperen op de liberalisering van het reizigersvervoer per spoor zoals dat vandaag reeds in Nederland bestaat. Alle spoorwegondernemingen moeten toegang kunnen krijgen tot het net. Deze regeling is dezelfde als die welke voor bpost geldt. De historische operator moet mededingen met andere operatoren om de openbare dienstverlening te kunnen verzekeren.

De staatssecretaris vindt dit amendement een brug te ver. Eerst wil hij overtuigd worden van de meerwaarde van de vrijmaking van dit marktsegment.

Amendement nr. 7 wordt verworpen met 11 tegen 2 stemmen.

Het artikel wordt ongewijzigd aangenomen met 10 tegen 2 stemmen en 1 onthoudingen.

Art. 6

De heer Ronny Balcaen (Ecolo-Groen) dient amendement nr. 9 (DOC 53 2855/002) in om de mogelijkheid van Europese richtlijn 2012/34 te voorzien in beperkingen van de cabotage reeds in de wet in te schrijven.

De staatssecretaris stelt dat dit nog niet aan de orde is.

L'amendement n° 9 est rejeté par 11 voix contre une et une abstention.

L'article est adopté, sans modification, par 11 voix contre une et une abstention.

Art. 7 et 8

Ces deux articles ne donnent lieu à aucune observation et sont successivement adoptés, sans modification, par 12 voix et une abstention.

Art. 9

M. Ronny Balcaen (Ecolo-Groen) présente l'amendement n° 10 (Doc 53 2855/002), qui tend à supprimer l'obligation imposée à l'opérateur historique d'offrir ses services aux nouveaux arrivants. Cette obligation risque en effet d'entraîner en pratique une expropriation totale de la SNCB.

Le secrétaire d'État rappelle qu'il s'agit en l'espèce d'une obligation existante, qui concerne toutefois uniquement la prestation, en faveur des nouveaux arrivants, des services visés dans l'annexe 1. Cette obligation doit être maintenue telle quelle. Elle n'est cependant pas aussi étendue que le suggère l'intervenant précédent.

L'amendement n° 10 est rejeté par 11 voix contre une et une abstention.

L'article est adopté, sans modification, par 11 voix contre une et une abstention.

Art. 10 à 72

Ces articles ne donnent lieu à aucune observation et sont successivement adoptés sans modification, par 12 voix et une abstention.

Art. 73

Cet article ne donne lieu à aucune observation. Il est adopté par 11 voix et 2 abstentions.

Art. 74 à 112

Ces articles ne donnent lieu à aucune observation et sont successivement adoptés sans modification, par 12 voix et une abstention.

Amendement nr. 9 wordt verworpen met 11 tegen 1 stem en 1 onthouding.

Het artikel wordt ongewijzigd aangenomen met 11 tegen 1 stem en 1 onthouding.

Art. 7 en 8

Beide artikelen worden zonder verdere bespreking achtereenvolgens ongewijzigd aangenomen met 12 stemmen en 1 onthouding.

Art. 9

De heer Ronny Balcaen (Ecolo-Groen) dient amendement nr. 10 (DOC 53 2855/002) in om de verplichting opgelegd aan de historische operator om zijn diensten aan te bieden aan de nieuwkomers te schrappen. Het praktisch gevolg van deze verplichting kan immers een algehele onteigening van de NMBS zijn.

De staatssecretaris herhaalt dat het hier gaat om een bestaande verplichting die evenwel alleen het verlenen aan nieuwkomers van de in bijlage 1 vermelde diensten betreft. Aan deze verplichting kan niet getornd worden. Ze is echter niet zo uitgebreid als door de voorgaande spreker wordt gesuggereerd.

Amendement nr. 10 wordt verworpen met 11 tegen 1 stem en 1 onthouding.

Het artikel wordt ongewijzigd aangenomen met 11 tegen 1 stem en 1 onthouding.

Art. 10 tot 72

Deze artikelen worden zonder verdere bespreking achtereenvolgens ongewijzigd aangenomen met 12 stemmen en 1 onthouding.

Art. 73

Dit artikel wordt zonder verdere bespreking aangenomen met 11 stemmen en 2 onthoudingen.

Art. 74 tot 112

Deze artikelen worden zonder verdere bespreking achtereenvolgens ongewijzigd aangenomen met 12 stemmen en 1 onthouding.

Art. 113

M. Ronny Balcaen (Ecolo-Groen) présente l'amendement n° 6 (Doc 53 2855/002) qui, à la lumière de la catastrophe ferroviaire de Buizingen, tend à offrir à l'organisme d'enquête une marge de manoeuvre maximale sans que ses pouvoirs soient restreints dès le départ.

Le secrétaire d'État précise que ni la police ni la justice ne peuvent être entravées dans leur travail. Il constate toutefois que les parties qui objectent qu'elles ont déjà transmis les informations demandées à la police ou à la justice peuvent se voir infliger une amende administrative. L'organisme d'enquête doit pouvoir entamer ses travaux aussi vite que possible, mais il doit bien entendu respecter un certain nombre de règles d'ordre public.

L'amendement n° 6 est rejeté par 11 voix contre une et une abstention.

L'article est adopté, sans modification, par 11 voix et 2 abstentions.

Art. 114 à 227

Ces articles ne donnent lieu à aucune observation et sont successivement adoptés, sans modification, par 12 voix et une abstention.

Annexes 1 à 15

Ces annexes ne donnent lieu à aucune observation et sont successivement adoptées, sans modification, par 12 voix et une abstention.

Annexe 16

M. Christophe Bastin (cdH) et consorts présentent les amendements n°s 1 à 5 (DOC 53 2855/002) en vue de transposer dès à présent 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, bien que cette transposition ne doive formellement intervenir que pour le 1^{er} janvier 2014.

Le secrétaire d'État souscrit pleinement à ces amendements, qui anticipent une transposition future et nécessaire.

Art. 113

De heer Ronny Balcaen (Ecolo-Groen) dient amendement nr. 6 (DOC 53 2855/002) in om, in het licht van de treinramp in Buizingen, het onderzoeksorgaan maximale manoeuvreerruimte te bieden zonder het al op voorhand in te perken.

De staatssecretaris verduidelijkt dat politie noch gerecht gehinderd kunnen worden in hun werk maar dat anderzijds partijen die zich verschuilen achter het feit dat ze de gevraagde informatie reeds aan de politie of het gerecht hebben verstrekt, een bestuurlijke boete opgelegd kunnen krijgen. Het onderzoeksorgaan moet zo vlug mogelijk aan de slag kunnen gaan, maar moet een aantal voorschriften van openbare orde uiteraard respecteren.

Amendement nr. 6 wordt verworpen met 11 tegen 1 stem en 1 onthouding.

Het artikel wordt ongewijzigd aangenomen met 11 stemmen en 2 onthoudingen.

Art. 114 tot 227

Deze artikelen worden zonder verdere bespreking achtereenvolgens ongewijzigd aangenomen met 12 stemmen en 1 onthouding.

Bijlagen 1 tot 15

Deze bijlagen worden zonder verdere bespreking achtereenvolgens ongewijzigd aangenomen met 12 stemmen en 1 onthouding.

Bijlage 16

De heer Christophe Bastin (cdH) c.s. dient de amendementen nrs. 1 tot 5 (DOC 53 2855/002) in teneinde Europese 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 spoorwegaansysteem in de Gemeenschap thans reeds om te zetten ofschoon dit formeel gesproken voor 1 januari 2014 moet gebeuren.

De staatssecretaris is het volmondig eens met deze amendementen die vooruitlopen op een toekomstige noodzakelijke omzetting.

Les amendements n^{os} 1 à 5 sont successivement adoptés à l'unanimité.

L'annexe, ainsi modifiée, est adoptée à l'unanimité.

Annexes 17 à 22

Ces annexes ne donnent lieu à aucune observation et sont successivement adoptées, sans modification, par 12 voix et une abstention.

L'ensemble du projet de loi n^o 2855, tel qu'il a été modifié, est adopté par 9 voix et 4 abstentions.

II. — PROJET DE LOI N^o 2856 (ART. 77 DE LA CONSTITUTION)

A. Exposé introductif de M. Melchior Wathelet, secrétaire d'état à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'état aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre

Le projet de loi à l'examen vise à prévoir une voie de recours auprès de la cour d'appel de Bruxelles contre les amendes administratives infligées par l'organisme d'enquête.

B. Discussion et votes

Les articles 1^{er} à 8 ne donnent lieu à aucune observation et sont successivement adoptés, sans modification, par 12 voix et une abstention.

L'ensemble du projet de loi n^o 2856 est adopté, sans modification, par 12 voix et une abstention.

La rapporteuse,

Linda MUSIN

La présidente,

Sabien
LAHAYE-BATTHEU

De amendementen nrs. 1 tot 5 worden achtereenvolgens eenparig aangenomen.

Deze bijlage wordt, zoals gewijzigd, eenparig aangenomen.

Bijlagen 17 tot 22

Deze bijlagen worden zonder verdere bespreking achtereenvolgens ongewijzigd aangenomen met 12 stemmen en 1 onthouding.

Het geheel van het wetsontwerp nr. 2855 wordt, zoals gewijzigd, aangenomen met 9 stemmen en 4 onthoudingen.

II. — WETSONTWERP NR. 2856 (ART. 77 VAN DE GRONDWET)

A. Inleidende uiteenzetting door de heer Melchior Wathelet, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister

Het voorliggend wetsontwerp heeft tot doel te voorzien in hoger beroep tegen de door het onderzoeksgaan opgelegde bestuurlijke boetes bij het hof van beroep te Brussel.

B. Bespreking en Stemmingen

Artikelen 1 tot 8 worden zonder verdere bespreking achtereenvolgens ongewijzigd aangenomen met 12 stemmen en 1 onthouding.

Het geheel van het wetsontwerp nr. 2856 wordt ongewijzigd aangenomen met 12 stemmen en 1 onthouding.

De rapporteur,

Linda MUSIN

De voorzitter,

Sabien
LAHAYE-BATTHEU

Article du Code	Article des directives	Commentaires
Article 2, § 1 ^{er} , 3 ^o	Transposition de l'article 2, 2 ^o , e), de la directive 2004/49	Question 5 de l'EU-Pilot 2578/11 — Transposition incorrecte
Article 4 et article 62, § 3, 6 ^o	Transposition de l'article 6, § 1 ^{er} , et article 9, § 4, de la directive 91/440	Mise en demeure 2012/2049 (La Belgique a transmis sa réponse le 3 décembre 2012) — Absence de transposition
Article 74, 14 ^o	Transposition de l'article 16, § 2, f), de la directive 2004/49	Question 19 de l'EU-Pilot 2578/11 — Absence de transposition
Article 75	Transposition de l'article 17, § 2, de la directive 2004/49	Question 22 de l'EU-Pilot 2578/11 et question 17 du questionnaire complémentaire — Absence de transposition
Article 77, al. 3	Transposition de l'article 16, § 3, de la directive 2004/49	Question 21 de l'EU-Pilot 2578/11 — Absence de transposition
Article 101, § § 3 et 4	/	Question 11 de l'EU-Pilot 2578/11 — Transposition incorrecte
Article 122, § 1 ^{er}	Transposition de l'article 25, § 2, de la directive 2004/49	Question 38 de l'EU-Pilot 2578/11 — Absence de transposition
Article 129 al. 1 et 3	Transposition de l'article 16, § 1 ^{er} (en combinaison avec l'article 23, § 8), de la directive 2007/59	Absence de transposition — Pas encore d'EU-Pilot
Article 143, al. 4	Transposition de l'article 20, § 2, de la directive 2007/59	Transposition incorrecte — Pas encore d'EU-Pilot
Article 149, al. 4 et 5	Transposition de l'article 25, § 1 ^{er} , de la directive 2007/59	Transposition incorrecte — Pas encore d'EU-Pilot
Article 193, § 1 ^{er}	Transposition de l'article 23, § 2, de la directive 2008/57/CE	Question n° 6 de l'EU Pilot 4004/12 — Question complémentaire de la Commission sur le timing de la modification — Suite à une communication informelle de la représentation permanente, il apparaît que la Commission a l'intention d'ouvrir une procédure en infraction conformément à l'article 128 du TFUE — Transposition incorrecte.
Article 197, § 3, 1 ^o	Transposition de l'article 25, § 2 (a) de la directive 2008/57/CE	Question n° 9 de l'EU Pilot 4004/12 — Question complémentaire de la Commission sur le timing de la modification — Suite à une communication informelle de la représentation permanente, il apparaît que la Commission a l'intention d'ouvrir une procédure en infraction conformément à l'article 128 du TFUE — Transposition incorrecte.

<i>Artikel van de Codex</i>	<i>Artikel van de richtlijnen</i>	<i>Commentaar</i>
<i>Artikel 2, § 1, 3°</i>	<i>Omzetting van artikel 2, 2°, e), van Richtlijn 2004/49</i>	<i>Vraag 5 van EU Pilot 2578/11 – Onjuiste omzetting</i>
<i>Artikel 4 en artikel 62, § 3, 6°</i>	<i>Omzetting van artikel 6, § 1, en artikel 9, § 4, van Richtlijn 91/440</i>	<i>Aanmaning 2012/2049 (België heeft zijn antwoord bezorgd op 3 december 2012) – Geen omzetting</i>
<i>Artikel 74, 14°</i>	<i>Omzetting van artikel 16, § 2, f), van Richtlijn 2004/49</i>	<i>Vraag 19 van EU Pilot 2578/11 – Geen omzetting</i>
<i>Artikel 75</i>	<i>Omzetting van artikel 17, § 2, van Richtlijn 2004/49</i>	<i>Vraag 22 van EU Pilot 2578/11 en vraag 17 van de aanvullende vragenlijst – Geen omzetting</i>
<i>Artikel 77, derde lid</i>	<i>Omzetting van artikel 16, § 3, van Richtlijn 2004/49</i>	<i>Vraag 21 van EU Pilot 2578/11 – Geen omzetting</i>
<i>Artikel 101, § 3 en 4</i>	<i>/</i>	<i>Vraag 11 van EU Pilot 2578/11 – Onjuiste omzetting</i>
<i>Artikel 122, § 1</i>	<i>Omzetting van artikel 25, § 2, van Richtlijn 2004/49</i>	<i>Vraag 38 van EU Pilot 2578/11 – Geen omzetting</i>
<i>Artikel 129, eerste en derde lid</i>	<i>Omzetting van artikel 16, § 1 (in combinatie met artikel 23, § 8), van Richtlijn 2007/59</i>	<i>Geen omzetting – Nog geen EU Pilot</i>
<i>Artikel 143, vierde lid</i>	<i>Omzetting van artikel 20, § 2, van Richtlijn 2007/59</i>	<i>Onjuiste omzetting – Nog geen EU Pilot</i>
<i>Artikel 149, vierde en vijfde lid</i>	<i>Omzetting van artikel 25, § 1, van Richtlijn 2007/59</i>	<i>Onjuiste omzetting – Nog geen EU Pilot</i>
<i>Artikel 193, § 1</i>	<i>Omzetting van artikel 23, § 2, van Richtlijn 2008/57/EG</i>	<i>Vraag 6 van EU Pilot 4004/12 – Aanvullende vraag van de Commissie over het tijdspad voor de wijziging – Ingevolge een informele mededeling van de permanente vertegenwoordiging blijkt dat de Commissie van plan is een inbreukprocedure in te stellen op grond van artikel 128 VWEU – Onjuiste omzetting.</i>
<i>Artikel 197, § 3, 1°</i>	<i>Omzetting van artikel 25, § 2 (a) van Richtlijn 2008/57/EG</i>	<i>Vraag 9 van EU Pilot 4004/12 – Aanvullende vraag van de Commissie over het tijdspad voor de wijziging – Ingevolge een informele mededeling van de permanente vertegenwoordiging blijkt dat de Commissie van plan is een inbreukprocedure in te stellen op grond van artikel 128 VWEU – Onjuiste omzetting.</i>

Commentaires

1. Les questionnaires EU-Pilot sont envoyés aux États membres dans la phase de précontentieux.

2. La Commission européenne peut être convaincue par les réponses de l'État membre concerné et décider conséquemment de ne pas enclencher la procédure de contentieux qui débute par l'envoi d'une mise en demeure conformément à l'article 258 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

3. Lorsque la Commission transmet une mise en demeure à un État, celui-ci dispose d'un délai fixé par la Commission afin de présenter ses observations (généralement deux mois). Si ces dernières ne convainquent pas la Commission, elle émet un avis motivé.

4. Si l'État ne se conforme pas à cet avis motivé, la Commission peut saisir la Cour de Justice.

5. En cas d'absence de transposition, depuis l'entrée en vigueur du Traité de Lisbonne, l'article 260 TFUE permet la condamnation d'un État membre au paiement d'une somme forfaitaire et/d'astreintes dès le 1^{er} arrêt en manquement rendu par la Cour de Justice.

6. Article 149, al. 8 du Code —> base légale pour pouvoir modifier l'AR du 12/09/2011 relatif à la fourniture de services de formation aux conducteurs de train et à la reconnaissance des centres de formation —> nécessaire en vue de transposer la décision 2011/765/UE de la Commission du 22 novembre concernant les critères de reconnaissance des centres de formation dispensant des formations de conducteur de train, les critères de reconnaissance des examinateurs chargés d'évaluer les conducteurs de train et les critères relatifs à l'organisation des examens conformément à la directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil (qui est s'applique déjà depuis le 15 mai 2012).

Toelichting

1. De EU-Pilot-vragenlijsten worden vóór de geschil-fase aan de lidstaten toegezonden.

2. De Europese Commissie kan door de antwoorden van de betrokken lidstaat worden overtuigd en bijgevolg beslissen niet te starten met de geschilprocedure, die overeenkomstig artikel 258 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie aanvangt met de verzending van een aanmaning.

3. Wanneer de Commissie een lidstaat een aanmaning stuurt, beschikt die over een door de Commissie vastgestelde termijn (meestal twee maanden) om zijn opmerkingen te formuleren. Als de Commissie die niet overtuigend vindt, brengt zij een met redenen omkleed advies uit.

4. Als de lidstaat zich niet naar dat met redenen omkleed advies richt, kan de Commissie de zaak aanhangig maken bij het Hof van Justitie.

5. Als de richtlijn sinds de inwerkingtreding van het Verdrag van Lissabon **niet is omgezet**, laat artikel 260 VWEU de veroordeling van een lidstaat toe tot de betaling van een forfaitaire som of dwangsom zodra het Hof van Justitie een eerste arrest wegens niet-nakoming heeft gewezen.

6. Artikel 149, achtste lid, van de Codex <- vereiste rechtsgrond om het koninklijk besluit te kunnen wijzigen van 12 september 2011 betreffende de verlening van opleidingsdiensten aan treinbestuurders en de erkenning van opleidingscentra -> nodig met het oog op de omzetting van Besluit 2011/765/EU van de Commissie van 22 november 2011 inzake criteria voor de erkenning van opleidingscentra voor treinbestuurders, inzake criteria voor de erkenning van examinatoren van treinbestuurders en inzake criteria voor de organisatie van examens overeenkomstig Richtlijn 2007/59/EG van het Europees Parlement en de Raad (dat al sinds 15 mei 2012 wordt toegepast).