

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

2 oktober 2017

WETSONTWERP

**tot wijziging van de wet van
30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex**

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER
EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN
UITGEBRACHT DOOR
MEVROUW **Gwenaëlle GROVONIUS**

INHOUD

Blz.

I. Inleidende uiteenzetting door de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen.....	3
II. Algemene bespreking.....	8
A. Vragen en opmerkingen van de leden.....	8
B. Antwoorden van de minister.....	9
III. Artikelsgewijze bespreking en stemmingen.....	10

Zie:

Doc 54 **2616/ (2016/2017):**
001: Wetsontwerp.

Zie ook:

003: Tekst aangenomen door de commissie.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

2 octobre 2017

PROJET DE LOI

**modifiant la loi du 30 août 2013
portant le Code ferroviaire**

RAPPORT

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

SOMMAIRE

Pages

I. Exposé introductif du ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges	3
II. Discussion générale.....	8
A. Questions et observations des membres.....	8
B. Réponses du ministre.....	9
III. Discussion des articles et votes.....	10

Voir:

Doc 54 **2616/ (2016/2017):**
001: Projet de loi.

Voir aussi:

003: Texte adopté par la commission.

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

Voorzitter/Président: Karine Lalieux

A. — Vaste leden / Titulaires:

N-VA Inez De Coninck, Peter Dedecker, Daphné Dumery,
Wouter Raskin
PS Laurent Devin, Gwenaëlle Grovonijs, Karine Lalieux
MR Emmanuel Burton, Jean-Jacques Flahaux, Gilles Foret

CD&V Jef Van den Bergh, Veli Yüksel
Open Vld Sabien Lahaye-Battheu, Nele Lijnen
sp.a David Geerts
Ecolo-Groen Marcel Cheron
cdH Isabelle Poncelet

B. — Plaatsvervangers / Suppléants:

An Capoen, Christoph D'Haese, Koenraad Degroote, Yoleen Van Camp,
Bert Wollants
Julie Fernandez Fernandez, Emir Kir, Eric Massin, Daniel Senesael
Sybille de Coster-Bauchau, Benoît Piedboeuf, Philippe Pivin, Stéphanie
Thoron
Roel Deseyn, Veerle Heeren, Stefaan Vercamer
Luk Van Biesen, Dirk Van Mechelen, Tim Vandenput
Annick Lambrecht, Alain Top
Stefaan Van Hecke, Gilles Vanden Burre
Benoît Lutgen, Vanessa Matz

C. — Niet-stemgerechtigd lid / Membre sans voix délibérative:

VB Jan Penris

N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	:	Parti Socialiste
MR	:	Mouvement Réformateur
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten
sp.a	:	socialistische partij anders
Ecolo-Groen	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
cdH	:	centre démocrate Humaniste
VB	:	Vlaams Belang
PTB-GO!	:	Parti du Travail de Belgique – Gauche d'Ouverture
DéFI	:	Démocrate Fédéraliste Indépendant
PP	:	Parti Populaire
Vuye&Wouters	:	Vuye&Wouters

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

DOC 54 0000/000: Parlementair document van de 54^e zittingsperiode +
basisnummer en volgnummer
QRVA: Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV: Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV: Beknopt Verslag
CRIV: Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag
en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken
(met de bijlagen)

PLEN: Plenum
COM: Commissievergadering
MOT: Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 54 0000/000: Document parlementaire de la 54^e législature, suivi
du n° de base et du n° consécutif
QRVA: Questions et Réponses écrites
CRIV: Version Provisoire du Compte Rendu intégral
CRABV: Compte Rendu Analytique
CRIV: Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le
compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu
analytique traduit des interventions (avec les an-
nexes)

PLEN: Séance plénière
COM: Réunion de commission
MOT: Motions déposées en conclusion d'interpellations
(papier beige)

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

Bestellingen:
Natieplein 2
1008 Brussel
Tel.: 02/ 549 81 60
Fax: 02/549 82 74
www.dekamer.be
e-mail: publicaties@dekamer.be

De publicaties worden uitsluitend gedrukt op FSC gecertificeerd papier

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

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

Les publications sont imprimées exclusivement sur du papier certifié FSC

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft dit wetsontwerp besproken tijdens haar vergadering van 26 september 2017.

I. — INLEIDENDE UITEENZETTING DOOR DE HEER FRANÇOIS BELLOT, MINISTER VAN MOBILITEIT, BELAST MET BELGOCONTROL EN DE NATIONALE MAATSCHAPPIJ DER BELGISCHE SPOORWEGEN

Dit wetsontwerp strekt ertoe een aantal wijzigingen aan te brengen aan de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex.

Het doel ervan is drievoudig:

1) Ten eerste is het de bedoeling de duidelijkheid en de leesbaarheid van sommige bepalingen van de Spoorcodex te verbeteren:

A) Deze wijzigingen zijn van louter formele aard:

a. Zo worden bepaalde definities die nu van kracht zijn, opgeheven omdat de gedefinieerde woorden niet uitdrukkelijk voorkomen in de tekst van de Spoorcodex en dus geen enkele toegevoegde waarde hebben.

b. Ook werden sommige artikelen binnen de Codex verplaatst om de volgorde van de artikelen coherenter te maken.

c. Andere wijzigingen hebben tot doel formele wijzigingen aan te brengen aan de Spoorcodex om een aantal typfouten te corrigeren of beogen de kwaliteit van de Nederlandse vertaling te verbeteren.

d. Artikel 16 van de Codex strekt ertoe alle artikelen van de Codex die handelen over de bestuurlijke boetes die de Dienst voor de Veiligheid en de Interoperabiliteit van de Spoorwegen (DVIS) kan opleggen, te wijzigen om de leesbaarheid en de begrijpbaarheid ervan te verbeteren en om bepaalde moeilijkheden die in de praktijk vastgesteld zijn, op te lossen.

Er werden eveneens een aantal inhoudelijke aanpassingen aangebracht aan de regeling van de administratieve boetes:

1° de boetes die de DVIS mag opleggen, werden aangevuld met drie administratieve boetes, met name voor het niet naleven van het houden van een infrastructuur-register bedoeld in artikel tweehonderd elf (artikel 211)

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné ce projet de loi au cours de sa réunion du 26 septembre 2017.

I. — EXPOSÉ INTRODUCTIF DE M. FRANÇOIS BELLOT, MINISTRE DE LA MOBILITÉ, CHARGÉ DE BELGOCONTROL ET DE LA SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES

Le présent projet de loi vise à apporter une série de modifications à la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire.

Son but est triple:

1) Premièrement, il vise à améliorer la clarté et la lisibilité de certaines de ses dispositions:

A) Ces modifications sont d'une part d'ordre purement formel:

a. Ainsi, par exemple, certaines définitions actuellement en vigueur sont abrogées dans la mesure où les termes définis n'apparaissent pas expressément dans le texte du Code ferroviaire et ne présentent dès lors aucune valeur ajoutée.

b. Certains articles ont également été déplacés au sein du Code afin d'assurer une plus grande cohérence dans le suivi des articles.

c. D'autres visent à apporter des modifications formelles au Code ferroviaire afin de corriger certaines "coquilles" ou à améliorer la qualité de la traduction néerlandaise.

d. L'article 16 du Code modifie dans son ensemble les articles du Code qui traitent des amendes administratives que peut imposer le SSICF afin d'en améliorer la lisibilité et la compréhension et de lever certaines difficultés constatées en pratique.

Plusieurs modifications de fond ont également été apportées au dispositif des amendes administratives:

1° Trois amendes administratives ont été ajoutées à la liste des amendes que peut infliger le Service de sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de fer (SSICF), sanctionnant le non-respect de la tenue d'un

van de Codex, voor het niet-uitvoeren van de onafhankelijke evaluaties bedoeld in artikel tweehonderd twintig (art. 220) of het niet meedelen van de resultaten van deze evaluaties aan de veiligheidsinstantie, en voor het niet naleven van de verplichtingen bedoeld in het nieuwe artikel vierennegentig streep één (artikel 94/1) van de Codex, en die verbonden zijn aan het statuut van hulponderneming.

2° Deze boetes kunnen eventueel aan andere gebruikers van de infrastructuur of aan andere instanties (zoals de opleidingscentra en de medische centra) die een inbreuk plegen, worden opgelegd.

3° De derde paragraaf van het huidige artikel 76 wordt gewijzigd door de termijn van 15 dagen voor kennisgeving van het voornemen om een bestuurlijke boete op te leggen te verlengen tot twee maanden.

Wat de boetes betreft die het onderzoeksorgaan kan opleggen, wijzigt artikel 37 van de Codex artikel 112 van de Codex door in een aanvulling te voorzien, teneinde te bepalen dat, zoals al het geval is voor de DVIS, het onderzoeksorgaan geen administratieve boete kan opleggen wanneer door de strafrechter al een beslissing is genomen over dezelfde feiten of wanneer de strafprocedure nog hangende is.

B) Naast de louter formele aanpassingen worden met dit ontwerp ook inhoudelijke wijzigingen aangebracht.

Eén van die inhoudelijke wijzigingen betreft de invoering van het begrip “hulponderneming” in de Codex en de uitwerking van een specifiek juridisch regime voor deze hoedanigheid (artikel tweeëndertig van het ontwerp). Het gaat erom de onderaanneming van opdrachten te bepalen die een impact hebben op de veiligheid, door een spoorwegonderneming of een infrastructuurbeheerder. Artikel 32 verduidelijkt allereerst dat aan de onderaannemer het statuut van hulponderneming moet worden toegekend, en dat de veiligheidsinstantie en het toezichthoudende orgaan op de hoogte moeten worden gebracht van de toekenning of de intrekking van dat statuut, opdat zij hun controleopdrachten efficiënt zouden kunnen uitoefenen. Wanneer de spoorwegonderneming of infrastructuurbeheerder een beroep doet op een hulponderneming, betekent dat uiteraard niet dat zij niet langer verantwoordelijk zouden zijn inzake veiligheid.

Dit artikel beoogt gevolg te geven aan een aanbeveling van het onderzoeksorgaan naar aanleiding van het ongeval te Wetteren (verslag van het onderzoeksorgaan van december 2014); het strekt ertoe het op de hulpondernemingen toepasselijke juridisch stelsel te

registre de l'infrastructure visé à l'article 211 du Code, la non-réalisation des évaluations indépendantes visées à l'article 220 ou la non-communication des résultats de ces évaluations à l'autorité de sécurité, ainsi que le non-respect des obligations visées au nouvel article 94/1 du Code, et qui sont liées au statut de l'auxiliaire.

2° Ces amendes pourraient être infligées à d'autres utilisateurs de l'infrastructure ou d'autres organismes (comme les centres de formation ou les centres médicaux) qui peuvent se trouver en infraction.

3° Le paragraphe 3 de l'article 76 actuel est modifié afin de prolonger à deux mois le délai de 15 jours pour la notification au contrevenant de lui infliger une amende administrative.

En ce qui concerne les amendes que peut imposer l'organisme d'enquête, l'article 37 du Code modifie l'article 112 du Code en le complétant afin de prévoir que, comme cela est déjà le cas pour le SSICF, l'organisme d'enquête ne puisse pas infliger une amende administrative lorsqu'une décision sur les mêmes faits a déjà été prise par le juge pénal ou si la procédure pénale est encore pendante.

B) Le projet à l'examen apporte non seulement des modifications formelles mais aussi des modifications concernant le contenu.

L'une d'elles concerne l'insertion de la notion d'“auxiliaire” dans le Code et l'élaboration d'un régime juridique spécifique à cette qualité (article 32 du projet). Elle vise à la sous-traitance, par une entreprise ferroviaire ou un gestionnaire de l'infrastructure, de missions ayant un impact sur la sécurité. L'article 32 précise tout d'abord que le statut d'auxiliaire doit être octroyé au sous-traitant concerné et que l'autorité de sécurité de même que l'organe de contrôle doivent être informés de l'octroi de ce statut ou de son retrait et ce, afin de permettre un exercice efficace de leurs missions de contrôle. Le recours à un auxiliaire ne décharge bien entendu pas l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure de ses responsabilités en matière de sécurité.

Cet article a été adopté en exécution d'une recommandation de l'organisme d'enquête suite à l'accident de Wetteren (rapport de l'organisme d'enquête de décembre 2014) et vise à clarifier le régime juridique d'application pour les auxiliaires. Le nouveau régime

verduidelijken. Het nieuwe stelsel dat in de Spoorcodex zal worden opgenomen, is daarnaast gebaseerd op een door het Spoorwegbureau van de Europese Unie (ERA) gepubliceerde gids.

C) Een aantal bepalingen zijn erop gericht de algemene werking te verbeteren van de instanties (met name de regulator) en van de overheden (met name de DVIS) zoals bepaald in de Spoorcodex.

Artikel twaalf van het ontwerp is erop gericht het toezichthoudende orgaan – de regulator – in de mogelijkheid te stellen om klachten te ontvangen vanwege kandidaten die denken het slachtoffer te zijn van een oneerlijke behandeling, van een discriminatie of van elke ander nadeel in het kader van de toegangsvoorwaarde tot de spoorweginfrastructuur betreffende het bezit van een veiligheidscertificaat.

Artikel 13 van het wetsontwerp beoogt aan het toezichthoudende orgaan uitdrukkelijker de bevoegdheid te geven om bij de administratieve afhandeling van de geschillen de beslissing waartegen het beroep werd ingesteld, te bevestigen of te wijzigen. Het doel is dus ervoor te zorgen dat de toezichthouder ter zake efficiënt kan optreden.

Artikel 73 van het ontwerp strekt tot het invoeren van een machtiging aan de Koning om een model van legitimatiekaart te bepalen voor de leden van het toezichthoudende orgaan, en van de verplichting voor deze personeelsleden om steeds in het bezit te zijn van hun kaart in het kader van de uitvoering van hun toezichthoudende opdrachten.

Inzake de werking van de DVIS, wijzigt artikel 41 van het wetsontwerp artikel 136, tweede lid, van de Spoorcodex op dusdanige wijze dat, bij onenigheid tussen een treinbestuurder en diens werkgever over de procedure voor de afgifte van de aanvullende bevoegdheidsbewijzen, beroep kan worden ingesteld bij de Arbeidsrechtbank, en niet langer bij de veiligheidsinstantie. De veiligheid vormt immers de eerste opdracht van de Belgische veiligheidsinstantie (de DVIS). In plaats van de werking daarvan te verstoren met dit soort beroepen, moet men beroep kunnen instellen bij een onafhankelijke instelling, namelijk de Arbeidsrechtbank. Te dien einde zal ook het Gerechtelijk Wetboek worden gewijzigd (zie artikel 89 van dit wetsontwerp).

Artikel 74 van het ontwerp wijzigt artikel tweehonderd twintig van de Codex om de verplichtingen te verduidelijken van de verschillende partijen die betrokken zijn bij onafhankelijke evaluaties van de procedures voor de verwerving en beoordeling van vakkennis en vakbekwaamheden door erkende opleiders of

prévu par le Code se fonde également sur un guide publié par l'Agence ferroviaire pour les chemins de fer de l'UE (ERA).

C) Un certain nombre de dispositions visent à améliorer le fonctionnement général des instances (notamment du régulateur) et des autorités (notamment du SSICF) comme prévu par le Code ferroviaire.

L'article 12 du projet vise à permettre à l'organe de contrôle – le régulateur – de recevoir les plaintes des candidats qui estiment être victimes d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice dans le cadre de la condition d'accès à l'infrastructure ferroviaire relative à la possession d'un certificat de sécurité.

L'article 13 du projet a pour but d'habiliter plus clairement l'organe de contrôle, dans le cadre du règlement administratif des litiges, de confirmer ou de modifier la décision faisant l'objet du recours. Le but est donc de rendre efficace son intervention dans ce cadre.

L'article 73 du projet vise à habiliter le Roi à fixer un modèle de carte de légitimation pour les agents de l'organe de contrôle et à obliger ces mêmes agents à être toujours en possession de leur carte dans l'exercice de leurs missions de contrôle.

En ce qui concerne le fonctionnement du SSICF, l'article 41 du projet modifie ainsi l'article 136, alinéa 2, du Code afin de prévoir qu'en cas de désaccord entre un conducteur de train et son employeur concernant la procédure en matière de délivrance des attestations complémentaires, un recours sera ouvert, non plus auprès de l'autorité de sécurité, mais auprès du Tribunal du travail. En effet, l'autorité de sécurité belge (le SSICF) a comme mission première la sécurité. Il n'y a donc pas lieu de perturber son fonctionnement avec ce type de recours, mais bien de permettre le recours devant un organe indépendant, à savoir le Tribunal du travail. Une modification du Code judiciaire est également prévue à cette fin (voir l'article 89 du présent projet).

L'article 74 du projet modifie l'article 220 du Code afin de clarifier les obligations des différentes parties concernées en matière d'évaluation indépendante des procédures d'acquisition et d'évaluation des connaissances et des compétences professionnelles par des formateurs ou des centres de formation agréés et afin

opleidingscentra, en om de procedure te verduidelijken voor de verzending van de resultaten van deze evaluaties aan de veiligheidsinstantie, die vervolgens de minister hiervan op de hoogte brengt; deze neemt dan, in voorkomend geval, gepaste maatregelen om elke tekortkoming te verhelpen.

De vijfjaarlijkse onafhankelijke evaluatie zal voor de eerste keer uiterlijk op 31 december 2018 plaatsgrijpen.

2) Ten tweede beoogt het wetsontwerp de omzetting van Richtlijn (EU) 2016/882 van de Commissie van 1 juni 2016 tot wijziging van Richtlijn 2007/59/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende de taalvereisten.

Artikel 83 van het wetsontwerp beoogt de vervanging van punt 8 van bijlage 12 van de Spoorcodex; dat betreft het “taalexamen” waaraan de treinbestuurders worden onderworpen. De richtlijn strekt er immers toe een vrijstelling toe te voegen inzake de taalvereisten waaraan de treinbestuurders in dienst van een spoorwegonderneming moeten voldoen bij hun communicatie met de infrastructuurbeheerder. De vrijstelling is alleen geldig “op voor grensoverschrijdende operaties aangewezen tracés tussen de grenzen en de dicht bij de grenzen gelegen stations”; in die gevallen kan de infrastructuurbeheerder door de toepassing van een bepaalde procedure aan de treinbestuurders een vrijstelling van de voormelde taalvereisten toekennen. De richtlijn wil een minstens gedeeltelijke oplossing bieden voor de klachten van talrijke spoorwegondernemingen – onder andere via de adviesinstanties voor de goederencorridors – omtrent de taalvereisten die werden ingesteld door Richtlijn 2014/82/EU van de Commissie van 24 juni 2014.

Concreet zal Infrabel als gevolg van deze nieuwe bepaling een procedure moeten invoeren in het kader van haar netverklaring zodat de spoorwegondernemingen derogatieaanvragen kunnen indienen voor de treinbestuurders die de communicatie tussen de betrokken bestuurders en het personeel van de infrastructuurbeheerder verzorgen.

Bovendien beoogt artikel 76 van het wetsontwerp de omzetting van de bij voormelde Richtlijn 2016/882/EU bepaalde overgangsmatregelen. Dat artikel bepaalt dat de treinbestuurders die na 1 januari 2016 en vóór de inwerkingtreding van deze wet hun vergunning hebben behaald overeenkomstig de Codex, worden geacht te voldoen aan de eisen van bijlage 12, punt 8.

de clarifier le processus de transmission des résultats de ces évaluations à l'autorité de sécurité, laquelle doit ensuite en informer le ministre qui, le cas échéant, prend les mesures qu'il juge appropriées afin de remédier à toute carence.

Il est prévu que l'évaluation indépendante, qui doit être menée tous les cinq ans, le sera pour la première fois au plus tard le 31 décembre 2018.

2) Deuxièmement, le projet prévoit la transposition de la directive 2016/882 (UE) de la Commission du 1^{er} juin 2016 modifiant la directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les exigences linguistiques.

L'article 83 du projet remplace le point 8 de l'annexe 12 du Code ferroviaire, relatif aux “Tests linguistiques” auxquels sont soumis les conducteurs de trains. L'objectif de la directive est en effet d'ajouter une dérogation aux exigences linguistiques auxquelles doivent satisfaire les conducteurs d'un train qui sont employés par une entreprise ferroviaire dans leurs communications avec le gestionnaire de l'infrastructure. La dérogation vaut seulement “dans le cas des tronçons aux frontières et des gares situées à proximité des frontières et désignées pour servir à des opérations transfrontalières” et consiste à permettre au gestionnaire de l'infrastructure d'accorder aux conducteurs de train une dérogation aux exigences linguistiques précitées, moyennant l'application d'une procédure déterminée. La directive entend offrir une solution, au moins partielle, aux griefs exprimés par de nombreuses entreprises ferroviaires, entre autres dans le cadre des instances d'avis des corridors de fret ferroviaire, à l'encontre des exigences linguistiques introduites par la directive 2014/82/UE de la Commission du 24 juin 2014.

Concrètement, à la suite de cette nouvelle disposition, Infrabel devra instaurer une procédure dans le cadre de son document de référence du réseau pour permettre les entreprises ferroviaires de faire des demandes de dérogation pour les conducteurs de train qui assurent la communication entre les conducteurs de train concernés et le personnel du gestionnaire de l'infrastructure.

Au surplus, l'article 76 du projet vise à transposer les mesures transitoires prévues par la directive 2016/882 (UE) précitée. Cette disposition prévoit que les conducteurs de train qui ont obtenu leur licence conformément au Code après le 1^{er} janvier 2016 et avant l'entrée en vigueur de la présente loi, sont considérés comme satisfaisant aux exigences de l'annexe 12, point 8.

3) Tot slot beoogt het ontwerp rekening te houden met de verordeningen van de Europese Commissie, of nog de Europese regelgeving te implementeren.

Enkele concrete voorbeelden:

a) Artikel 6 van het wetsontwerp vloeit voort uit de uitvoeringsverordening (EU) 2015/171 van de Commissie van 4 februari 2015 betreffende bepaalde aspecten van de procedure voor de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen. Het wetsontwerp strekt ertoe de toegang tot de Belgische spoorweginfrastructuur te koppelen aan de voorwaarde dat men moet beschikken over een welbepaalde minimale dekking inzake burgerlijke aansprakelijkheid, waardoor tevens de rechtszekerheid zal verhogen.

b) Artikel 46 van het wetsontwerp voegt een artikel 151/1 in de Spoorcodex in. Dit artikel behelst de tenuitvoerlegging van het door de Europese Commissie met het oog op het vierde spoorwegpakket gewenste plan tot vermindering van de nationale veiligheidsregels. De certificering van de begeleiders van reizigerstreinen door de veiligheidsinstantie moet immers verdwijnen: de TSI Exploitatie bepaalt dat de spoorwegondernemingen de verantwoordelijkheid moeten dragen voor die certificering en dat zij daartoe regels moeten opnemen in hun veiligheidsbeheerssysteem. Artikel 151/1 van het ontwerp is erop gericht deze overgang voor te bereiden door spoorwegondernemingen die dat wensen nu reeds zelf te laten instaan voor de certificering van treinbegeleiders, op voorwaarde dat zij als gevolg daarvan hun veiligheidsbeheerssysteem aanpassen, en dus de herziening van hun veiligheidscertificaat aanvragen om de nieuwe maatregelen goedgekeurd te krijgen door de veiligheidsinstantie.

Extra voorbeelden:

c) Artikel 12 strekt ertoe artikel 63, § 3, 5°, in overeenstemming te brengen met de strekking van artikel 10, § 3, van Richtlijn 2012/34/EU.

d) Artikel 14 van het wetsontwerp strekt tot afschaffing, in artikel 68 van de Codex (dat het regelgevende kader van de nationale veiligheidsregels betreft), van bepaalde nationale veiligheidsdoelstellingen en -methoden, alsook van de aan de Koning verleende machtiging om deze doelstellingen en methodes vast te stellen, aangezien deze mettertijd verdrongen zijn door de Europese wetgeving (...) en dus geen bestaansreden meer hebben.

3) Enfin, le projet de loi à l'examen a pour objet de tenir compte des règlements de la Commission européenne, ou encore de mettre en œuvre la réglementation européenne.

Quelques exemples concrets:

a) L'article 6 du projet découle de l'adoption du règlement d'exécution 2015/171 de la Commission du 4 février 2015 sur certains aspects de la procédure d'octroi des licences des entreprises ferroviaires. Le projet prévoit de conditionner l'accès à l'infrastructure ferroviaire belge au fait de disposer d'une couverture de responsabilité civile minimale déterminée, ce qui aura également pour effet d'accroître la sécurité juridique.

b) L'article 46 du projet introduit un article 151/1 dans le Code ferroviaire. Cet article vise à mettre en œuvre le plan de réduction des règles nationales de sécurité souhaité par la Commission européenne en vue de l'arrivée du quatrième paquet ferroviaire. En effet, la certification des accompagnateurs de trains de voyageurs par l'autorité de sécurité est vouée à disparaître étant donné que la STI Exploitation prévoit qu'il appartient aux entreprises ferroviaires d'assumer la responsabilité de cette certification et de prévoir les règles en la matière dans leur système de gestion de la sécurité. L'article 151/1 en projet a pour but de préparer cette transition en permettant aux entreprises ferroviaires qui le souhaitent de prendre en charge elles-mêmes dès maintenant la certification des accompagnateurs, à condition d'adapter leur système de gestion de la sécurité en conséquence et donc, de solliciter la révision de leur certificat de sécurité afin de faire valider ces nouvelles mesures par l'autorité de sécurité. .

Exemples supplémentaires

c) L'article 12 vise à mettre en conformité l'article 63, § 3, 5°, avec l'esprit de l'article 10, § 3, de la directive 2012/34/UE;

d) L'article 14 du projet a pour objet de supprimer, dans l'article 68 du Code qui traite du cadre réglementaire national des règles de sécurité, les objectifs et méthodes de sécurité nationaux et la délégation donnée au Roi pour fixer ces objectifs et méthodes, dès lors que ceux-ci ont, avec le temps, été supplantés par la réglementation européenne (...) et n'ont donc plus lieu d'être.

e) Artikel 34 van het wetsontwerp strekt tot omzetting van artikel 10, § 2, b), van Richtlijn 2004/49/EG, teneinde nader te omschrijven welke documentatie de spoorwegonderneming aan de veiligheidsinstantie moet voorleggen bij het aanvragen van het veiligheidscertificaat deel B. Deze documentatie zal worden omschreven in de nieuwe bijlage 27 die wordt ingevoegd als bijlage 2 bij dit wetsontwerp en die bijlage 2 van Richtlijn 2004/49/EG omzet.

f) De artikelen 40 en 42 van het wetsontwerp strekken tot omzetting van artikel 22, § 1, alsook van bijlage I, punt 4, van Richtlijn 2007/59/EG betreffende de gegevens die moeten worden opgenomen in het door de spoorwegondernemingen bij te houden register van de vergunningen en in het door de DVIS bij te houden register van de bevoegdheidsbewijzen.

g) Artikel 56 van het wetsontwerp strekt tot wijziging van artikel 202 van de Spoorcodex. Dit artikel bepaalt aan welke voorwaarden een geaccrediteerde instantie moet voldoen om in België te kunnen worden aangemeld. Tot dusver wordt voor de accreditatievereiste verwezen naar de Belgische reglementering. Instanties die geaccrediteerd zijn in een andere EU-lidstaat, moeten echter ook hun erkenning kunnen aanvragen als in België aangemelde instantie. De verwijzing naar de Belgische reglementering inzake de accreditatie werd derhalve vervangen door een verwijzing naar Verordening (EG) nr. 765/2008 die in de accreditatieregeling voorziet.

h) Artikel 84 van het wetsontwerp strekt ertoe de verwijzing in bijlage 14 van de Spoorcodex bij de tijd te brengen. Voortaan zal worden verwezen naar Verordening nr. 1315/2013, tot opheffing en vervanging van Beschikking nr. 1692/96/EG, waarnaar deze bijlage tot dusver verwees.

II. — ALGEMENE BESPREKING

A. Vragen en opmerkingen van de leden

Mevrouw Inez De Coninck (N-VA) wenst te weten hoe waterdicht de waarborg is tegenover slachtoffers dat een verzekering “burgerlijke aansprakelijkheid” werd afgesloten. Thans is dat geen verplichting. Voorziet het wetsontwerp hierin? Spoorwegongevallen kunnen immers grote gevolgen hebben en de slachtoffers verdienen niet dat men hen in de kou laat staan. Positief is dat de veiligheidsinstantie ontlast wordt van tijdrovende beroepsprocedures, die thans door de Arbeidsrechtbank zullen worden behandeld. Inzake administratieve vereenvoudiging is een grote vooruitgang geboekt: de mogelijke overtredingen alsook de boetes die hier

e) L'article 34 du projet vise à transposer l'article 10, § 2, b), de la directive 2004/49 pour décrire plus précisément la documentation que l'entreprise ferroviaire doit soumettre à l'autorité de sécurité dans le cadre de sa demande de certificat de sécurité partie B. Cette documentation sera décrite dans la nouvelle annexe 27, insérée comme annexe 2 au présent projet, transposant l'annexe 2 de la directive 2004/49.

f) Les articles 40 et 42 du projet visent à transposer l'article 22, § 1^{er}, et l'annexe I, point 4, de la directive 2007/59/CE concernant les données que doivent contenir le registre des licences que doivent tenir les entreprises ferroviaires et le registre des attestations que doit tenir le SSICF.

g) L'article 56 du projet modifie l'article 202 du Code ferroviaire. Cet article concerne les conditions posées pour qu'un organisme accrédité puisse être notifié en Belgique. Jusqu'à présent, l'exigence de l'accréditation faisait référence à la réglementation belge. Or, des organismes accrédités dans un autre État membre de l'UE doivent aussi pouvoir demander leur agrément comme organisme notifié en Belgique. La référence à la réglementation belge relative à l'accréditation a dès lors été remplacée par une référence au règlement n°765/2008 prévoyant le système de l'accréditation.

h) L'article 84 du projet vise à mettre à jour la référence figurant dans l'annexe 14 du Code ferroviaire. Il s'agit désormais de renvoyer vers le règlement n°1315/2013, qui abroge et remplace la Décision n° 1692/96/CE à laquelle cette annexe faisait jusqu'ici référence.

II. — DISCUSSION GÉNÉRALE

A. Questions et observations des membres

Mme Inez De Coninck (N-VA) demande dans quelle mesure les victimes peuvent avoir la garantie qu'une assurance en responsabilité civile a été souscrite. Aujourd'hui, ce n'est pas obligatoire. Le projet de loi prévoit-il une obligation à cet égard? Les accidents ferroviaires peuvent, en effet, être lourds de conséquences et les victimes ne méritent pas qu'on les laisse tomber. La bonne nouvelle est que l'autorité de sécurité est déchargée des procédures de recours interminables, puisque celles-ci seront désormais traitées par le tribunal du travail. En matière de simplification administrative, on note un grand progrès: les éventuelles infractions, ainsi que

tegenover staan zijn goed omschreven. Toch lijkt het de spreker dat de door het wetsontwerp ingestelde procedures zwaarder zijn dan voordien. Artikel 56 die de aanmelding regelt voorziet in bijkomende regulering. Zal deze laatste geen bijkomende verplichtingen met zich meebrengen voor de operatoren? De termijnen inzake de procedures van administratieve boetes werden verlengd. Kan dit niet leiden tot extra administratieve hinder? Artikel 83 voorziet in uitzonderingen inzake de taalvereisten. Welke stations liggen dicht bij de grens? Vallen niet alle Belgische stations hieronder? Welke tracés, behalve de tracés naar Monzen en Visé, vallen onder deze regeling? Hoe zal dit in de praktijk in zijn werk gaan? Zullen deze uitzonderingen gelden voor het hele grondgebied of alleen voor de lijnen naar grensstations?

De heer Marcel Cheron (Ecolo-Groen) wenst te vernemen of de Europese Commissie België in gebreke heeft gesteld inzake de inwerkingtreding of enige opmerking heeft gemaakt inzake de omzetting.

B. Antwoorden van de minister

Aangaande de burgerlijke aansprakelijkheid

Uiteindelijk is het de rechtbank die beslist wie voor welke schade aansprakelijk is. Op dit ogenblik kan de minister niet controleren of een buitenlandse operator aan wie hij een vergunning geeft afdoende dekking heeft. Voorliggend wetsontwerp preciseert het juridisch kader veel meer dan tot nog toe het geval was.

Aangaande de verzwarende van de procedures

De procedures zijn allerm minst verzwaard.

Aangaande de uitvoeringsbesluiten

Er zullen geen vijftieng uitvoeringsbesluiten moeten worden genomen maar ten hoogste twee of drie. Die zullen de verfijning van het juridisch kader en de indexer ing van de boetebedragen tot voorwerp hebben, maar geen extra verplichtingen opleggen.

Aangaande uitzonderingen inzake de taalvereisten

Uitzonderingen zullen worden verleend voor lijn 40 – de lijn van Luik naar Maastricht –, lijn 24 – de lijn van Monzen naar Duitsland –, en lijn 37 – de lijn van Welkenraedt naar Aken.

les amendes y afférentes, ont été correctement définies. L'intervenante a néanmoins l'impression que les procédures instaurées par le projet de loi seront plus lourdes qu'auparavant. L'article 56 qui régit la notification prévoit une régulation supplémentaire. Cette dernière n'entraînera-t-elle pas des obligations supplémentaires pour les opérateurs? Les délais relatifs aux procédures régissant les amendes administratives ont été allongés. Cette mesure ne risque-t-elle pas d'accroître les formalités administratives? L'article 83 prévoit des exceptions aux exigences linguistiques. Quelles sont les gares situées à proximité de la frontière? Toutes les gares belges ne sont-elles pas visées? Quels sont les tracés, à l'exception de ceux vers Montzen et Visé, tombant sous l'application de cette réglementation? Comment ce dispositif sera-t-il mis en pratique? Ces exceptions s'appliqueront-elles à l'ensemble du territoire ou uniquement aux lignes desservant les gares frontalières?

M. Marcel Cheron (Ecolo-Groen) demande si la Commission européenne a mis la Belgique en demeure concernant l'entrée en vigueur ou si elle a formulé une quelconque observation concernant la transposition.

B. Réponses du ministre

Concernant la responsabilité civile

En fin de compte, c'est le tribunal qui détermine les responsabilités de chacun dans les dommages. À l'heure actuelle, le ministre n'est pas en mesure de vérifier si l'opérateur étranger à qui il accorde une licence est suffisamment couvert. Le projet de loi à l'examen précise considérablement le cadre juridique par rapport à la situation en vigueur jusqu'à présent.

Concernant l'alourdissement des procédures

Les procédures ne sont nullement alourdies.

Concernant les arrêtés d'exécution

Il ne faudra pas prendre vingt-cinq arrêtés d'exécution. Deux ou trois, au plus, suffiront. Ceux-ci viseront à préciser le cadre juridique et à indexer les montants des amendes mais n'imposeront aucune obligation supplémentaire.

Concernant les exceptions relatives aux exigences linguistiques

Des exceptions seront accordées pour les lignes 40 – de Liège à Maastricht –, 24 – de Monzen à l'Allemagne –, 37 – de Welkenraedt à Aix-la-Chapelle.

Aangaande de verlenging van de termijnen

Thans is de termijn van vijftien dagen kort, te kort. Die werd verlengd tot zestig dagen, een termijn waarbinnen een onderzoek kan worden afgerond.

Aangaande de noodzaak tot omzetting

De opening van de markt van het vrachtovervoer heeft tot gevolg dat er achttien, veelal buitenlandse maatschappijen, in ons land actief zijn. Zonder omzetting zou de zaak onbeheersbaar zijn geworden.

Aangaande de inwerkingtreding

België is qua omzetting vaak trager dan het Europees gemiddelde omwille van de vele adviezen die moeten worden ingewonnen, maar in deze heeft de Europese Commissie wel een ingebrekestelling verstuurd maar geen boete opgelegd en nog minder een inbreukprocedure opgestart.

III. — ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING EN STEMMINGEN

Art. 1 tot 89

Deze artikelen worden zonder verdere bespreking achtereenvolgens ongewijzigd en eenparig aangenomen.

Het gehele wetsontwerp wordt ongewijzigd en eenparig aangenomen.

De rapporteur,

De voorzitter,

Gwenaëlle GROVONIUS

Karine LALIEUX

Uitvoeringsbesluiten krachtens artikel 108 van de Grondwet: art. 33, 35, 47, 51, 52, 56, 59 en 73.

Concernant l'allongement des délais

Le délai actuel de quinze jours est court, trop court. Il a été porté à soixante jours, ce délai étant suffisant pour finaliser une enquête.

Concernant la nécessité de transposition

L'ouverture du marché du transport de marchandises a pour conséquence que dix-huit sociétés, généralement étrangères, sont actives dans notre pays. Sans la transposition, cette situation aurait été ingérable.

Concernant l'entrée en vigueur

En matière de transposition, la Belgique est souvent plus lente que la moyenne européenne car de nombreux avis doivent être demandés mais, en l'espèce, la Commission européenne nous a bien adressé une mise en demeure. Cependant, elle ne nous a pas infligé d'amende et elle n'a pas non plus ouvert une procédure d'infraction.

III. — DISCUSSION DES ARTICLES ET VOTES

Art. 1^{er} à 89

Ces articles ne donnent lieu à aucune observation et sont successivement adoptés sans modification.

L'ensemble du projet de loi est adopté à l'unanimité sans modification.

La rapporteuse,

La présidente,

Gwenaëlle GROVONIUS

Karine LALIEUX

Arrêtés d'exécution pris en vertu de l'article 108 de la Constitution: art. 33, 35, 47, 51, 52, 56, 59 et 73.