

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

16 décembre 2020

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

RAPPORT DE LA PREMIÈRE LECTURE

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE LA MOBILITÉ, DES ENTREPRISES PUBLIQUES ET
DES INSTITUTIONS FÉDÉRALES
PAR
MME **Marianne VERHAERT****SOMMAIRE**

Pages

I. Procédure	3
II. Exposé introductif du vice-premier ministre et ministre de la Mobilité.....	3
III. Discussion	8
IV. Votes.....	10

*Voir:*Doc 55 **1642/ (2020/2021)**:
001: Projet de loi.BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

16 december 2020

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

VERSLAG VAN DE EERSTE LEZING

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR MOBILITEIT, OVERHEIDSBEDRIJVEN
EN FEDERALE INSTELLINGEN
UITGEBRACHT DOOR
MEVROUW **Marianne VERHAERT****INHOUD**

Blz.

I. Procedure	3
II. Inleidende uiteenzetting van de vice-eersteminister en minister van Mobiliteit.....	3
III. Bespreking	8
III. Stemmingen	10

*Zie:*Doc 55 **1642/ (2020/2021)**:
001: Wetsontwerp.

03791

**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: Jean-Marc Delizée

A. — Titulaires / Vaste leden:

N-VA	Frieda Gijbels, Wouter Raskin, Tomas Roggeman
Ecolo-Groen	Kim Buyst, Nicolas Parent, Cécile Thibaut
PS	Jean-Marc Delizée, Mélissa Hanus, Laurence Zanchetta
VB	Pieter De Spiegeleer, Frank Troosters
MR	Emmanuel Burton, Vincent Scourneau
CD&V	Jef Van den Bergh
PVDA-PTB	Maria Vindevoghel
Open Vld	Marianne Verhaert
sp.a	Joris Vandenbroucke

B. — Suppléants / Plaatsvervangers:

Michael Freilich, Sigrid Goethals, Yoleen Van Camp, Bert Wollants
N ., Cécile Cornet, Guillaume Defossé, Dieter Vanbesien
Malik Ben Achour, André Flahaut, Daniel Senesael, Sophie Thémont
Steven Creyelman, Nathalie Dewulf, Erik Gilissen
Christophe Bombled, Katrin Jadin, Florence Reuter
Jan Briers, Franky Demon
Gaby Colebunders, Roberto D'Amico
Jasper Pillen, Tim Vandenput
Melissa Depraetere, Anja Vanrobaeys

C. — Membres sans voix délibérative / Niet-stemgerechtigde leden:

cdH	Josy Arens
DéFI	Sophie Rohonyi

N-VA	: Nieuw-Vlaamse Alliantie
Ecolo-Groen	: Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
PS	: Parti Socialiste
VB	: Vlaams Belang
MR	: Mouvement Réformateur
CD&V	: Christen-Democratisch en Vlaams
PVDA-PTB	: Partij van de Arbeid van België – Parti du Travail de Belgique
Open Vld	: Open Vlaamse liberalen en democraten
sp.a	: socialistische partij anders
cdH	: centre démocrate Humaniste
DéFI	: Démocrate Fédéraliste Indépendant
INDEP-ONAFH	: Indépendant – Onafhankelijk

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 55 0000/000	Document de la 55 ^e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi
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 annexes)
PLEN	Séance plénière
COM	Réunion de commission
MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Afkorting bij de numerering van de publicaties:

DOC 55 0000/000	Parlementair document van de 55 ^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)

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné ce projet de loi au cours de sa réunion du mercredi 9 décembre 2020.

I. — PROCÉDURE

La commission a décidé à l'unanimité de demander l'avis écrit de personnes ou d'organismes extraparlimentaires (art. 28, 1, alinéa 1^{er}, du Règlement de la Chambre), à savoir:

- Infrabel
- SNCB
- Rail Freight Forum
- SSICF
- Organisme d'Enquête sur les Accidents et Incidents Ferroviaires
- Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (ERA)
- les syndicats.

Au cours de cette réunion, le cabinet a proposé de transmettre à la commission les avis dont il dispose. Ces avis ont été communiqués le 10 décembre 2020.

II. — EXPOSÉ INTRODUCTIF DU VICE-PREMIER MINISTRE ET MINISTRE DE LA MOBILITÉ

Le vice-premier ministre et ministre de la Mobilité, M. Georges Gilkinet, présente le projet de loi modifiant le Code ferroviaire afin de transposer le 4^e paquet ferroviaire, pilier technique. Ce dernier se compose de la directive 2016/797/UE relative à l'interopérabilité ferroviaire et de la directive 2016/798/UE relative à la sécurité ferroviaire.

Ce 4^{ème} paquet ferroviaire s'inscrit dans la volonté de l'Union européenne d'évoluer progressivement vers un espace ferroviaire européen unique totalement efficace.

La transposition de ces deux directives en droit belge poursuit également cet objectif. D'une part, en établissant

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft dit wetsontwerp besproken tijdens haar vergadering van 9 december 2020.

I. — PROCEDURE

De commissie heeft eenparig beslist schriftelijk advies te vragen aan personen of instellingen die niet tot het Parlement behoren (art. 28, 1, eerste lid van het Kamerreglement). Het betreft:

- Infrabel;
- de NMBS;
- Rail Freight Forum;
- DVIS;
- Onderzoeksorgaan voor Ongevallen en Incidenten op het Spoor (OOIS);
- Spoorwegbureau van de Europese Unie (ERA);
- de vakbonden.

Het kabinet heeft tijdens de vergadering aangeboden de adviezen waarover het beschikt aan de commissie te bezorgen. Die adviezen werden meegedeeld op 10 december 2020.

II. — INLEIDENDE UITEENZETTING VAN DE VICE-EERSTEMINISTER EN MINISTER VAN MOBILITEIT

De heer Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit, licht het wetsontwerp tot wijziging van de Spoorcodex toe, waarmee wordt beoogd de technische pijler van het Europese vierde spoorwegpakket in nationaal recht om te zetten. Dat pakket behelst richtlijn 2016/797/EU betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem en richtlijn 2016/798/EU inzake veiligheid op het spoor.

Het vierde spoorwegpakket, technische pijler, maakt deel uit van het streven van de Europese Unie om geleidelijk te gaan naar een efficiënte eengemaakte Europese spoorwegruimte.

Met de omzetting van beide richtlijnen in Belgisch recht wordt datzelfde doel nagestreefd. Het is immers

les conditions qui doivent être satisfaites pour réaliser l'interopérabilité au sein du système ferroviaire de l'Union européenne; et d'autre part, en améliorant la sécurité du système ferroviaire de l'Union européenne et l'accès au marché des services de transport ferroviaire.

Un élément phare d'harmonisation réside dans le fait qu'un nombre important de tâches auparavant exercées par des autorités nationales, sera dorénavant centralisé entre les mains de l'Agence de l'Union européenne pour les Chemins de fer, comme par exemple la délivrance de certificats de sécurité uniques et la délivrance d'autorisations de mise sur le marché de véhicules.

La Belgique s'est engagée dans le processus dès le départ, notamment en participant aux discussions relatives à l'élaboration de ces deux directives par le biais du groupe d'experts de la Commission concernant le pilier technique du 4^{ème} paquet ferroviaire. Une fois les textes juridiques adoptés au niveau européen, la procédure réglementaire belge a pu être lancée sous les auspices du précédent ministre de la Mobilité afin d'assurer le respect du droit européen.

Bien qu'une transposition littérale des directives ait été privilégiée, une attention toute particulière a été apportée à l'impact que ces nouvelles règles européennes pourraient avoir sur les membres du secteur ferroviaire. En effet, l'administration du ministre a pris le soin de consulter l'ensemble des acteurs du monde ferroviaire en particulier, l'Autorité de sécurité, les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure, afin de collationner leurs positions et de les prendre en considération autant que faire se peut. Le projet de loi une fois finalisé, a ensuite suivi les différentes étapes du processus législatif en étant soumis à la consultation des gouvernements de régions lors de laquelle le gouvernement de la Région wallonne a rendu un avis favorable. Le projet de loi a également reçu l'avis favorable de l'Inspecteur des Finances ainsi que l'accord du ministre du Budget.

Le Conseil d'État a formulé plusieurs observations qui ont donné lieu à une adaptation du projet de loi, à quelques exceptions près. Le Conseil a souligné en particulier qu'au regard du caractère personnel de certaines données auxquelles plusieurs entités ont accès, dont l'Organisme d'enquête et l'Autorité de sécurité, il convenait de solliciter l'avis de l'Autorité de protection des données.

Cette recommandation a été suivie puisque l'Autorité de protection des données a rendu un avis circonstancié

de bedoeling de voorwaarden te bepalen waaraan moet worden voldaan om de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem binnen de Europese Unie te verwezenlijken; voorts wordt beoogd de veiligheid van het spoorwegsysteem binnen de Europese Unie te verbeteren en te zorgen voor een verbetering van de markttoegang voor spoorwegvervoerdiensten.

Een van de voornaamste aspecten van de harmonisatie bestaat erin dat heel wat taken die voordien door nationale overheden werden uitgevoerd voortaan centraal zullen worden uitgevoerd door het Spoorwegbureau van de Europese Unie, zoals de afgifte van unieke veiligheidscertificaten en van vergunningen om voertuigen in de handel te brengen.

België heeft zich van in het begin geëngageerd in het proces, met name door deel te nemen aan de debatten over de opmaak van deze twee richtlijnen via de expertengroep van de Commissie betreffende de technische pijler van het vierde spoorwegpakket. Na de aanneming van de juridische teksten op Europees niveau kon de Belgische regelgevende procedure worden opgestart onder de auspiciën van de vorige minister van Mobiliteit, teneinde de naleving van het Europees recht te waarborgen.

Hoewel ervoor werd geopteerd de richtlijnen zoveel mogelijk letterlijk om te zetten, werd bijzondere aandacht besteed aan de weerslag die deze nieuwe Europese regels zouden kunnen hebben op de actoren van de spoorwegsector. De diensten van de minister hebben immers alle actoren van de spoorwegsector geraadpleegd, inzonderheid de veiligheidsinstantie, de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder, teneinde hun standpunten te verzamelen en er zoveel mogelijk rekening mee te houden. Nadat het wetsontwerp was afgerond, werden vervolgens de diverse stappen van het wetgevend proces gevolgd; het werd voor advies voorgelegd aan de gewestregeringen, waarna de regering van het Waalse Gewest een gunstig advies heeft uitgebracht. Het wetsontwerp kreeg tevens groen licht van de inspecteur van Financiën, alsook het akkoord van de minister van Begroting.

De Raad van State heeft een aantal opmerkingen gemaakt die tot een aanpassing van het wetsontwerp hebben geleid, op enkele uitzonderingen na. De Raad heeft er in het bijzonder op gewezen dat, gelet op de persoonlijke aard van bepaalde gegevens waartoe diverse entiteiten zoals het Onderzoeksorgaan of de veiligheidsinstantie toegang hebben, het advies van de Gegevensbeschermingsautoriteit moet worden gevraagd.

Aan die aanbeveling is gevolg gegeven; de Gegevensbeschermingsautoriteit heeft een omstandig

sur les dispositions soumises à son examen. De manière générale, l'ensemble des observations faites par cette dernière ont été prises en compte.

Voici les principaux éléments du projet de loi.

1. Le concept de “certificat de sécurité unique” est instauré en lieu et place des certificats de sécurité partie A et partie B

Dans le Code actuel, les entreprises ferroviaires souhaitant circuler sur le réseau d'un État membre de l'UE doivent demander à une autorité nationale de sécurité un certificat de sécurité, composé de deux parties (A et B). La partie A est délivrée par l'autorité nationale de l'État membre d'origine de l'entreprise ferroviaire, et la partie B par chaque autorité de chacun des pays où l'entreprise souhaite circuler.

Il s'agit d'une procédure longue et coûteuse imposée aux entreprises ferroviaires qui opèrent à l'échelle internationale, en particulier dans le transport des marchandises.

Le 4^{ème} paquet permettra de simplifier cette procédure en créant un certificat de sécurité unique, qui sera valable dans toute l'Union et qui sera délivré par l'Agence de l'UE pour les chemins de fer.

Même si les entreprises ferroviaires internationales s'adresseront directement à l'Agence européenne pour recevoir un certificat de sécurité unique, les autorités nationales de sécurité conserveront un rôle en remettant un avis sur la compatibilité entre la demande soumise et leur droit national.

Il faut souligner en outre que l'Autorité nationale de Sécurité belge reste compétente pour la délivrance de certificats de sécurité uniques aux entreprises ferroviaires qui se cantonnent aux trajets nationaux et souhaitent continuer à collaborer avec elle.

L'Autorité nationale reste par ailleurs seule compétente pour exercer la supervision sur les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure.

2. Les autorisations de mise sur le marché des véhicules

Actuellement, le matériel roulant qui circulera sur le réseau ferroviaire européen doit disposer d'une autorisation de mise en service délivrée par chacune des

advies over de haar voorgelegde bepalingen uitgebracht. Algemeen werd met alle opmerkingen van de GBA rekening gehouden.

Hierna volgen de belangrijkste elementen van het wetsontwerp.

1. Het concept van “uniek veiligheidscertificaat” wordt geïntroduceerd, ter vervanging van de veiligheidscertificaten deel A en deel B

Op grond van de huidige Spoorwegcodex moeten de spoorwegondernemingen die op het net van een lidstaat van de EU willen rijden, bij een nationale overheid een veiligheidscertificaat aanvragen, dat bestaat uit twee delen (A en B). Deel A wordt afgegeven door de nationale instantie van de herkomststaat van de spoorwegonderneming, terwijl deel B wordt afgegeven door de autoriteit van elk land waar de onderneming een trein wil doen rijden.

Het is dus een lange en dure procedure voor spoorwegondernemingen die internationaal actief zijn, in het bijzonder in het goederenvervoer.

Dankzij het vierde spoorwegpakket zal die procedure worden vereenvoudigd; er wordt immers een uniek veiligheidscertificaat gecreëerd dat geldig is voor heel de Europese Unie en dat zal worden afgegeven door het Europees Spoorwegbureau.

Hoewel de internationale spoorwegondernemingen zich rechtstreeks tot het Europees Spoorwegbureau zullen wenden om een uniek veiligheidscertificaat aan te vragen, is niettemin nog een rol weggelegd voor de nationale veiligheidsinstanties, aangezien zij een advies zullen uitbrengen over de bestaanbaarheid van de aanvraag met het nationaal recht.

Daarnaast moet worden onderstreept dat de Belgische nationale veiligheidsinstantie bevoegd blijft voor de afgifte van unieke veiligheidscertificaten voor spoorwegondernemingen die alleen nationale ritten uitvoeren en die met haar willen blijven samenwerken.

De nationale instantie blijft voorts als enige bevoegd om het toezicht uit te oefenen op de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder.

2. De vergunningen voor het in de handel brengen van voertuigen

Momenteel moet het rollend materieel dat op het Europese spoorwegnet zal rijden, beschikken over een toelating tot indienststelling die is afgegeven door

autorités nationales de Sécurité des États membres traversés.

Désormais, au même titre que les certificats de sécurité uniques, l'Autorité nationale de sécurité partagera avec l'Agence de l'UE pour les Chemins de fer, la tâche relative à la délivrance d'autorisation de mise sur le marché de véhicule ou de type de véhicule.

Les demandeurs peuvent introduire directement une demande auprès de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer par l'intermédiaire d'un système de guichet unique, qui est mis à leur disposition en vue de demander une autorisation de mise sur le marché d'un véhicule ou type de véhicule, qui sera valable sur l'ensemble du territoire européen. À cet égard, l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer collaborera avec les autorités nationales de sécurité, dès lors qu'à l'instar des certificats de sécurité uniques, ces autorités doivent rendre un avis sur la compatibilité de la demande introduite avec leur législation nationale.

Ce partage de compétences n'a pas pour conséquence de priver l'autorité nationale de sécurité de toute compétence en la matière, puisque les demandeurs pourront toujours s'adresser à cette dernière lorsque le domaine d'utilisation du véhicule ou du type de véhicule, est limité à un ou à plusieurs réseaux sur le territoire belge.

Les véhicules qui ont été autorisés avant l'entrée en vigueur du projet de loi à l'examen pourront continuer à être exploités selon les conditions de l'autorisation actuelle, sauf si l'utilisateur de l'infrastructure souhaite exploiter ces véhicules sur des réseaux ou parties de réseau qui ne sont pas visés dans le cadre de cette autorisation.

3. Renforcement de l'indépendance de l'Organisme d'enquête et sa coopération avec les organismes d'enquête étrangers et l'Agence de l'UE pour les chemins de fer

Quelques dispositions du Code ferroviaire relatives à l'Organisme d'enquête ont été modifiées. Ainsi, l'article relatif à l'indépendance de cet organisme a été complété et prévoit que ce dernier doit être indépendant dans son organisation, sa structure juridique et ses décisions. Il l'est également au niveau de son fonctionnement afin d'éviter tout conflit d'intérêt et tout lien éventuel avec les causes de l'incident qui ferait l'objet de l'enquête.

elke nationale veiligheidsinstantie van de lidstaten die doorkruist worden.

Voortaan zal de nationale veiligheidsinstantie, net zoals dat voor de unieke veiligheidscertificaten het geval is, samen met het Spoorwegbureau van de Europese Unie de vergunningen afgeven voor het in de handel brengen van een voertuig of een voertuigtype.

De aanvragers kunnen rechtstreeks bij het Europees Spoorwegbureau een aanvraag indienen via een één-loketsysteem dat hun ter beschikking wordt gesteld om een vergunning voor het in de handel brengen van een voertuig of een voertuigtype aan te vragen die op het hele Europese grondgebied geldig is. Het Europees Spoorwegbureau zal in dit verband samenwerken met de nationale veiligheidsinstanties aangezien deze, net als bij de unieke veiligheidscertificaten, een advies moeten uitbrengen over de verenigbaarheid van de ingediende aanvraag met hun nationale wetgeving.

Die bevoegdheidsverdeling impliceert niet dat de nationale veiligheidsinstantie elke bevoegdheid ter zake wordt ontnomen, daar de aanvragers zich nog altijd tot de nationale veiligheidsinstantie zullen kunnen wenden wanneer het exploitatiegebied van het voertuig of het voertuigtype beperkt is tot één of meer netten op het Belgisch grondgebied.

De exploitatie van de voertuigen die werden vergund vóór de inwerkingtreding van dit wetsontwerp kan worden voortgezet volgens de voorwaarden van de bestaande vergunning, tenzij de infrastructuurgebruiker deze voertuigen wil inzetten op netten of delen van netten die niet onder die vergunning vallen.

3. Versterking van de onafhankelijkheid van het Onderzoeksorgaan alsook de samenwerking ervan met de buitenlandse onderzoeksorganen en met het Spoorwegbureau van de Europese Unie

Een aantal bepalingen in de Spoorcodex aangaande het Onderzoeksorgaan is aangepast. Zo is het artikel inzake de onafhankelijkheid van dit orgaan aangevuld met de bepaling dat het Onderzoeksorgaan onafhankelijk moet zijn in zijn organisatie, juridische structuur en besluitvorming, alsmede functioneel, teneinde elk belangenconflict en elke eventuele band met de oorzaken van het voorval die voorwerp uitmaken van het onderzoek, te vermijden.

4. Nouvelle procédure d'autorisation préalable de l'Agence de l'UE pour les chemins de fer pour l'installation de l'ETCS sur le réseau ferroviaire

L'Autorité nationale de sécurité reste seule compétente pour délivrer l'autorisation de mise en service des sous-systèmes fixes en Belgique car ces systèmes sont exclusivement liés au territoire national.

Toutefois, en ce qui concerne les projets relatifs aux équipements au sol ERTMS, l'approbation préalable de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer agissant en tant qu'"autorité responsable du système ERTMS" est toujours requise afin de garantir que les équipements du système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS) soient conformes aux spécifications pertinentes en vigueur et d'éviter que des exigences supplémentaires relatives à l'ERTMS ne nuisent à son interopérabilité.

Étant donné que la contractualisation du MasterPlan ETCS d'Infrabel a déjà faite, il ne devra pas être soumis à l'autorisation préalable de l'Agence de l'UE pour les chemins de fer, en raison de la disposition transitoire prévue par le droit européen. Le projet de loi à l'examen n'aura donc pas d'impact sur le MasterPlan d'Infrabel.

5. Entrée en vigueur avec effet rétroactif

Enfin, la date d'entrée en vigueur prévue dans le projet de loi est la même que celle qui figure dans les directives 2016/797 et 2016/798. Il a été décidé à cet égard d'éviter toute contradiction entre le droit belge et le droit européen directement applicable, c'est-à-dire les actes juridiques dérivés qui ont été adoptés par la Commission européenne en application de ces directives et qui sont également d'application depuis le 31 octobre 2020.

Bien que la Belgique sera en retard par rapport à la date de transposition du 31 octobre 2020 à laquelle elle s'était engagée, cela n'aura cependant pas d'impact à l'égard du secteur ferroviaire, tant que le présent texte est publié au *Moniteur belge* au plus tard le 28 février 2021.

L'autorité de sécurité belge a en effet déjà commencé à évaluer les demandes d'autorisation qui lui sont soumises à la lumière du droit européen directement applicable, qui est entré en vigueur le 31 octobre 2020. Étant donné que le délai fixé pour l'évaluation de ces demandes d'autorisation est de 4 mois et que le projet de loi à l'examen aura un effet rétroactif au 31 octobre 2020, une fiction juridique permettra à l'autorité de sécurité belge de considérer que le droit belge était déjà

4. Nieuwe voorafgaande goedkeuringsprocedure door het Spoorwegbureau van de Europese Unie voor de uitrol van ETCS op het spoorweganet

De nationale veiligheidsinstantie blijft als enige bevoegd voor de afgifte van vergunningen voor de indienststelling van vaste subsystemen in België, omdat die systemen uitsluitend verbonden zijn met het nationale grondgebied.

Wat projecten in verband met ERTMS-baanuitrusting betreft, is evenwel steeds een voorafgaande goedkeuring nodig van het Europees Spoorwegbureau dat optreedt als ERTMS systeemautoriteit, om erover te waken dat de uitrusting van het Europees systeem voor het beheer van het spoorverkeer (ERTMS) in overeenstemming is met de geldende relevante specificaties, alsook dat de interoperabiliteit van ERTMS niet zou worden ondermijnd als gevolg van aanvullende eisen.

Aangezien de contractualisering van het Masterplan ETCS van Infrabel al heeft plaatsgevonden, zal het niet vooraf ter goedkeuring aan het Europees Spoorwegbureau moeten worden voorgelegd; daartoe heeft het Europees recht immers in een overgangsbepaling voorzien. Dit wetsontwerp zal dus geen impact hebben op het Masterplan van Infrabel.

5. Inwerkingtreding met terugwerkende kracht

Ten slotte is de datum van inwerkingtreding van dit wetsontwerp dezelfde als de datum vermeld in de richtlijnen 2016/797 en 2016/798. Daartoe is beslist om tegenstrijdigheid te voorkomen tussen het Belgische recht en het rechtstreeks toepasselijke Europese recht, zijnde de afgeleide rechtshandelingen die door de Europese Commissie zijn aangenomen in uitvoering van deze richtlijnen en die eveneens van kracht zijn geworden op 31 oktober 2020.

Ofschoon België vertraging zal oplopen ten opzichte van de omzettingsdatum van 31 oktober 2020 waartoe ons land zich had verbonden, zal zulks niettemin geen weerslag hebben op de spoorwegsector indien deze tekst uiterlijk op 28 februari 2021 wordt bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad*.

De Belgische veiligheidsinstantie is immers reeds begonnen met het beoordelen van vergunningsaanvragen die haar worden voorgelegd in het licht van het rechtstreeks toepasselijke Europese recht, dat in werking is getreden op 31 oktober 2020. Aangezien de termijn voor de beoordeling van deze vergunningsaanvragen vier maanden bedraagt, en het voorliggende wetsontwerp zal terugwerken tot 31 oktober 2020, zal een juridische fictie de Belgische veiligheidsinstantie toestaan te oordelen

conforme au quatrième paquet dès le 31 octobre 2020. Cette fiction ne pourra toutefois être appliquée que si le texte à l'examen est adopté au plus tard le 28 février 2021, c'est-à-dire dans les 4 mois suivant l'entrée en vigueur du quatrième paquet.

III. — DISCUSSION

A. Questions et observations des membres

M. Tomas Roggeman (N-VA) souligne que le projet à l'examen est très détaillé et très technique. Il convient dès lors de lui consacrer le temps nécessaire.

Mme Laurence Zanchetta (PS) salue le projet de loi à l'examen, qui vise à harmoniser le rail européen. Une nouvelle étape est ainsi franchie dans l'intégration du trafic ferroviaire, qui doit constituer une alternative au transport aérien et routier. Il s'agit d'un pas dans la bonne direction. Le groupe de l'intervenante soutiendra donc ce projet.

M. Emmanuel Burton (MR) salue à son tour le projet de loi, qui prévoit une intégration accrue du transport ferroviaire européen et garantit une plus grande sécurité sur le réseau ferroviaire.

Mme Marianne Verhaert (Open Vld) soutient le projet de loi à l'examen. Il est difficile de comprendre que le trafic ferroviaire international soit confronté à tant d'obstacles alors que traverser une frontière en voiture ne pose pas de problème. Les réglementations applicables en la matière sont souvent complexes et elles varient d'un pays à l'autre. Des exigences différentes sont imposées en ce qui concerne les conducteurs et le matériel. Il n'est dès lors pas étonnant que l'offre de liaisons ferroviaires transfrontalières soit si médiocre. Le projet de loi à l'examen s'inscrit par ailleurs dans l'ambition de doubler le volume du transport de marchandises. C'est un pas dans la bonne direction, même s'il reste encore beaucoup à faire. Le groupe de l'intervenante soutiendra donc pleinement ce projet de loi.

M. Jef Van den Bergh (CD&V) estime, lui aussi, qu'il s'agit d'un projet très détaillé et très technique qui requiert une préparation approfondie. L'intervenant reconnaît l'importance de ce texte. L'harmonisation du réseau ferroviaire européen est fondamentale. Les frontières ferroviaires entre les États membres sont malheureusement encore bien réelles. Le projet de loi à l'examen apporte une solution à un certain nombre d'éléments. Il reste toutefois beaucoup à faire. Si le rail doit servir

dat het Belgisch recht reeds in overeenstemming was met het vierde spoorwegpakket vanaf 31 oktober 2020. Deze fictie zal echter enkel mogelijk zijn als voorliggende tekst wordt aangenomen tegen uiterlijk 28 februari 2021, te weten binnen een termijn van vier maanden vanaf de inwerkingtreding van het vierde spoorwegpakket.

III. — BESPREKING

A. Vragen en opmerkingen van de leden

De heer Tomas Roggeman (N-VA) merkt op dat het voorliggende ontwerp een heel uitgebreide tekst is die bovendien ook heel technisch is. Het is bijgevolg wenselijk om de nodige tijd ervoor te nemen.

Mevrouw Laurence Zanchetta (PS) toont zich tevreden met voorliggende wetsontwerp, omdat dit een harmonisering van de Europese spoorwegen tot doel heeft. Zo wordt een nieuwe stap gezet in de integratie van het spoorverkeer om zo een alternatief te vormen voor het lucht- en wegvervoer. Het is alvast een bijkomende stap en vandaar dat haar fractie dit wetsontwerp ook steunt.

De heer Emmanuel Burton (MR) juicht op zijn beurt het wetsontwerp toe. Het zorgt immers voor een verdere integratie van het spoorwegvervoer in Europa en ook voor meer veiligheid op het spoorwegnetwerk.

Mevrouw Marianne Verhaert (Open Vld) spreekt haar steun uit voor het voorliggende wetsontwerp. Het is moeilijk te bevatten dat je met de auto ongehinderd een grens kan oversteken, maar dat voor het internationale spoorverkeer dit vaak een lange lijdensweg is. Het betreft vaak complexe regelgeving die van land tot land verschilt. Ook worden andere vereisten gesteld aan de bestuurders en het materieel. Er is een reden waarom het aanbod grensoverschrijdende spoorverbindingen zo ondermaats is. Ook de ambitie voor de verdubbeling van het goederenvervoer is gebaat bij voorliggend ontwerp. Het is een stap in de goede richting, hoewel er nog veel werk te verzetten is. Haar fractie zal dit wetsontwerp dan ook ten volle steunen.

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) beaamt dat het een heel uitgebreid en technisch ontwerp betreft, dat een grondige voorbereiding vergt. Hij erkent het belang van het wetsontwerp. De harmonisering binnen Europa van het spoornetwerk is fundamenteel. De grenzen tussen de lidstaten voor het spoor zijn helaas nog steeds harde realiteit. Dit betreft dan verschillende elementen die door het voorliggende wetsontwerp een oplossing kennen. Er is echter nog een lange weg af te leggen.

d'alternative au transport de marchandises ou au transport aérien de passagers, il faudra aller encore plus loin dans l'harmonisation.

Le quatrième paquet ferroviaire est également lié à la libéralisation du marché – non seulement en ce qui concerne les liaisons européennes, mais aussi pour ce qui est des liaisons intérieures. L'intervenant renvoie en la matière à la décision de principe d'accorder un délai de dix ans à la SNCB, mais il souligne que celle-ci est également assortie de nombreuses conditions. Il faudra encore déployer beaucoup d'efforts en la matière. M. Van den Bergh insiste dès lors pour que l'on s'y attelle dans les meilleurs délais.

M. Josy Arens (cdH) salue la transposition de cette directive européenne en droit belge. L'harmonisation entre les différents États membres est en effet un élément capital. L'intervenant attire en particulier l'attention sur les possibilités de transport ferroviaire international entre la province de Luxembourg et le Grand-Duché de Luxembourg.

M. Frank Troosters (VB) souligne que la discussion de ce projet de loi nécessite davantage de préparation.

C'est également l'avis de Mme Maria Vindevoghel (PVDA-PTB).

B. Réponses du ministre

Sanctions

Pour que l'État fédéral évite les amendes, il est souhaitable que le droit européen soit transposé rapidement.

Quatrième paquet ferroviaire

L'Union européenne remplit sa mission d'harmonisation accrue par le biais du quatrième paquet ferroviaire. Il existe encore d'autres obstacles, souvent physiques. Si l'on veut qu'il y ait des liaisons, il faut poser des voies et mettre en place les infrastructures nécessaires. Cela nécessite des choix d'investissement. Les équipements des différents réseaux ferroviaires des États membres doivent par ailleurs être compatibles. C'est loin d'être le cas aujourd'hui.

Avis

Tous les acteurs concernés ont eu la possibilité de formuler leurs observations. Cela a conduit à un certain nombre d'adaptations du texte, dans les limites bien entendu de ce qui est autorisé par la directive

Indien het spoor als alternatief voor het goederenvervoer moet dienen of als alternatief voor het luchtvervoer van reizigers, dan moet de harmonisering nog verder doorgevoerd worden.

Het vierde spoorwegpakket is ook gekoppeld aan de liberalisering van de markt. Niet enkel voor de Europese verbindingen, maar ook wat betreft de binnenlandse verbindingen. Er is de principiële beslissing om daarvoor tien jaar toe te kennen aan de NMBS, maar daar zijn ook heel wat voorwaarden aan verbonden. Dat zal heel wat inspanningen vergen. De heer Van den Bergh dringt bijgevolg aan om ook hiervan zo snel mogelijk werk van te maken.

De heer Josy Arens (cdH) verheugt zich over de omzetting van deze Europese richtlijn in het Belgisch recht. De harmonisering tussen de verschillende lidstaten is immers heel belangrijk. Hij vestigt vooral de aandacht op de mogelijkheden voor het internationale spoorvervoer tussen de provincie Luxemburg en het Groothertogdom Luxemburg.

De heer Frank Troosters (VB) vraagt meer voorbereiding voor de behandeling van het wetsontwerp.

Dit is ook het geval van mevrouw Maria Vindevoghel (PVDA-PTB).

B. Antwoorden van de minister

Sancties

Om te voorkomen dat de Federale Staat wordt beboet, is het wenselijk dat het Europese recht snel wordt omgezet.

Vierde spoorwegpakket

De Europese Unie vervult haar opdracht tot verdere harmonisering door middel van het vierde spoorwegpakket. Er zijn nog andere, vaak fysieke obstakels. Als men verbindingen wil, moeten er sporen worden aangelegd en moet ook in de nodige infrastructuur worden voorzien. Dit behoort tot de investeringskeuzes die men wil maken. Ook de uitrusting moet compatibel zijn tussen de diverse spoornetwerken van de verschillende lidstaten. Dat is vandaag verre van het geval.

Adviezen

Alle betrokken actoren werd de mogelijkheid geboden hun opmerkingen te kennen te geven. Dit heeft geleid tot een aantal aanpassingen van de tekst, mits natuurlijk dit binnen de mogelijkheden ligt die de Europese richtlijn

européenne. Il a également été décidé de transposer la directive européenne aussi littéralement que possible.

C. Répliques des membres

Mme Maria Vindevoghel (PVDA-PTB) souligne que les syndicats sont critiques à l'égard du projet de loi à l'examen.

III. — VOTES

Article 1^{er}

Cet article précise le fondement constitutionnel en matière de compétence. Il ne donne lieu à aucune observation.

L'article est adopté à l'unanimité.

Articles 2 à 190

Ces articles ne donnent lieu à aucune observation.

Ils sont successivement adoptés par 11 voix contre une et 5 abstentions.

*
* *

À la demande de MM. Joris Vandenbroucke et Tomas Roggeman, la commission procédera, conformément à l'article 83.1 du Règlement de la Chambre, à une deuxième lecture du projet de loi.

La rapporteuse,

Le président,

Marianne VERHAERT

Jean-Marc DELIZÉE

toestaat. Er werd ook gekozen om de Europese richtlijn zo letterlijk mogelijk om te zetten.

C. Replieken van de leden

Mevrouw Maria Vindevoghel (PVDA-PTB) wijst erop dat de vakbonden kritiek uiten op het voorliggende wetsontwerp.

III. — STEMMINGEN

Artikel 1

Over dit artikel, dat de grondwettelijke bevoegdheidsgrondslag bevat, worden geen opmerkingen gemaakt.

Het artikel wordt eenparig aangenomen.

Art. 2 tot 190

Over deze artikelen worden geen opmerkingen gemaakt.

De artikelen worden achtereenvolgens aangenomen met 11 stemmen tegen 1 en 5 onthoudingen.

*
* *

Op vraag van de heer Joris Vandenbroucke en de heer Tomas Roggeman zal de commissie, overeenkomstig artikel 83.1 van het Reglement van de Kamer, overgaan tot een tweede lezing van het wetsontwerp.

De rapportrice,

De voorzitter,

Marianne VERHAERT

Jean-Marc DELIZÉE