

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

11 janvier 2021

PROJET DE LOI**modifiant la loi du 30 août 2013
portant le Code ferroviaire****RAPPORT DE LA DEUXIÈME 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. Observation liminaire du vice-premier ministre et ministre de la Mobilité.....	4
III. Discussion	4
A. Questions et observations des membres	4
B. Réponses du ministre	6
C. Répliques des membres	7
IV. Votes	7
Annexes	9

Voir:**Doc 55 1642/ (2020/2021):**

- 001: Projet de loi.
002: Rapport de la première lecture.
003: Articles adoptés en première lecture.

Voir aussi:

- 005: Texte adopté en deuxième lecture.

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

11 januari 2021

WETSONTWERP**tot wijziging van de wet van 30 augustus
2013 houdende de Spoorcodex****VERSLAG VAN DE TWEEDE LEZING**NAMENS DE COMMISSIE
VOOR MOBILITEIT, OVERHEIDSBEDRIJVEN
EN FEDERALE INSTELLINGEN
UITGEBRACHT DOOR
MEVROUW **Marianne VERHAERT****INHOUD****Blz.**

I. Procedure	3
II. Inleidende opmerking van de vice-eersteminister en minister van Mobiliteit.....	4
III. Bespreking.....	4
A. Vragen en opmerkingen van de leden.....	4
B. Antwoorden van de minister	6
C. Replieken van de leden	7
IV. Stemmingen	7
Bijlagen.....	9

Zie:**Doc 55 1642/ (2020/2021):**

- 001: Wetsontwerp.
002: Verslag van de eerste lezing.
003: Artikelen aangenomen in eerste lezing.

Zie ook:

- 005: Tekst aangenomen in tweede lezing.

**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:		Afkorting bij de numerering van de publicaties:	
DOC 55 0000/000	Document de la 55 ^e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi	DOC 55 0000/000	Parlementair document van de 55 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA	Questions et Réponses écrites	QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral	CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV	Compte Rendu Analytique	CRABV	Beknopt Verslag
CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)	CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)
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 (beigegekleurd papier)

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné ce projet de loi en deuxième lecture au cours de sa réunion du mardi 5 janvier 2021.

Les articles adoptés en première lecture, de même que le rapport de la première lecture, ont été distribués le 16 décembre 2020.

I. — PROCÉDURE

Lors de l'examen du projet de loi en première lecture le 9 décembre 2020, la commission avait décidé à l'unanimité de demander l'avis écrit de personnes ou d'organismes extraparlamentaires (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 (OEAFI);
- Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (ERA);
- les syndicats.

Au cours de la réunion du 9 décembre 2020, le vice-premier ministre et ministre de la Mobilité, M. Georges Gilkinet, a proposé de transmettre à la commission les avis dont il disposait. Ces avis ont été communiqués aux membres le 10 décembre 2020 (cf. DOC 55 1642/002).

La commission a cependant demandé elle-même l'avis auprès des organismes extraparlamentaires citées ci-dessus, indépendamment de l'initiative du cabinet vis-à-vis de la commission, étant donné le souhait de demander un avis par rapport au projet de loi tel que publié dans le document parlementaire DOC 55 1642/001.

L'OEAFI a exprimé son accord avec le texte du projet de loi modifiant la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire. La SNCB, Infrabel, le SSICF et la CGSP n'avaient pas d'observations particulières.

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft dit wetsontwerp in tweede lezing besproken tijdens haar vergadering van dinsdag 5 januari 2021.

De in eerste lezing aangenomen artikelen, alsmede het verslag van de eerste lezing, werden rondgedeeld op 16 december 2020.

I. — PROCEDURE

Tijdens de bespreking van het wetsontwerp in eerste lezing op 9 december 2020 had de commissie eenparig besloten het schriftelijk advies in te winnen van personen of instellingen die niet tot het Parlement behoren (artikel 28, 1, eerste lid, van het Reglement van de Kamer), met name:

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

Tijdens de vergadering van 9 december 2020 heeft de vice-eersteminister minister van Mobiliteit, de heer Georges Gilkinet, voorgesteld de commissie in het bezit te stellen van de adviezen waarover hij beschikte. Die adviezen werden op 10 december 2020 aan de leden bezorgd (cf. DOC 55 1642/002).

De commissie heeft evenwel zelf, buiten het initiatief van het kabinet ten aanzien van de commissie om, het advies ingewonnen van voormelde niet-parlementaire instellingen, aangezien men een advies wilde aanvragen over het wetsontwerp dat het voorwerp uitmaakt van parlementair stuk DOC 55 1642/001.

Het OOIS heeft zich akkoord verklaard met de tekst van het wetsontwerp tot wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex. De NMBS, Infrabel, de DVIS en de ACOD hadden geen specifieke opmerkingen.

Les avis de l'ERA et de la CSC sont joints en annexe du présent rapport.

II. — OBSERVATION LIMINAIRE DU VICE-PREMIER MINISTRE ET MINISTRE DE LA MOBILITÉ

Le vice-premier ministre et ministre de la Mobilité, M. Georges Gilkinet, rappelle que le projet de loi vise à transposer d'urgence deux directives européennes, afin d'éviter des amendes inutiles. Il se réjouit de l'objectif qui permet d'améliorer les capacités de transport ferroviaire transfrontalières et constate que les avis obtenus sont positifs ou neutres.

III. — DISCUSSION

A. Questions et observations des membres

M. Tomas Roggeman (N-VA) a constaté lors de l'examen des documents transmis par le ministre que celui-ci disposait depuis de nombreux mois de certains avis, comme celui du Conseil d'État ou de l'Autorité de protection des données. Il eût été souhaitable que les membres pussent disposer plus tôt des documents utiles, afin de pouvoir participer au débat correctement.

Quant au fond, le membre développe son intervention comme suit.

Il souligne tout d'abord que plusieurs articles attribuent au Roi une série de compétences. Cela concerne notamment les articles 52, 124 et 139 du projet de loi. Le ministre a-t-il déjà élaboré des projets d'arrêtés royaux?

Ensuite, les gouvernements précédents ont mené une politique de suppression délibérée des passages ferroviaires transfrontaliers en Région flamande, alors qu'en Région wallonne, ceux-ci ont été développés. Quelle sera la politique du ministre à l'égard des gares frontalières?

Enfin, quelles sont les considérations du ministre en ce qui concerne l'avis du 6 novembre 2019 émis par le gestionnaire Infrabel et quelle est son appréciation des réponses données par l'administration à cet avis?

Pour clore, M. Roggeman approuve les objectifs poursuivis, telle une meilleure interopérabilité, un transport

De adviezen van het ERA en van het ACV worden als bijlage bij dit verslag gevoegd.

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

De vice-eersteminister en minister van Mobiliteit, de heer Georges Gilkinet, herinnert eraan dat het wetsontwerp beoogt twee Europese richtlijnen met spoed om te zetten teneinde boeten te voorkomen. Hij staat volledig achter de strekking van het wetsontwerp, dat zal zorgen voor méér capaciteit voor het grensoverschrijdende spoorverkeer. De minister stelt vast dat de ter zake ontvangen adviezen gunstig of neutraal zijn.

III. — BESPREKING

A. Vragen en opmerkingen van de leden

De heer Tomas Roggeman (N-VA) heeft bij het door nemen van de door de minister bezorgde documenten vastgesteld dat deze al maandenlang over bepaalde adviezen beschikte, waaronder die van de Raad van State en van de Gegevensbeschermingsautoriteit. Het ware wenselijk geweest de dienstige documenten eerder aan de leden te bezorgen, om hen aldus in staat te stellen het debat naar behoren te kunnen voeren.

Het lid maakt een aantal inhoudelijke opmerkingen.

Hij onderstreept ten eerste dat verscheidene artikelen ertoe strekken een aantal bevoegdheden aan de Koning toe te wijzen. Het betreft met name de artikelen 52, 124 en 139 van het wetsontwerp. Heeft de minister al ontwerpen van koninklijke besluiten uitgewerkt?

Voorts hebben de vorige regeringen een beleid gevoerd waarbij de grensoverschrijdende spoorverbindingen in het Vlaamse Gewest bewust werden afgeschaft, terwijl ze in het Waalse Gewest werden uitgebreid. Welk beleid zal de minister voeren met betrekking tot de grensstations?

Wat denkt de minister ten slotte van het op 6 november 2019 door infrastructuurbeheerder Infrabel uitgebrachte advies en van de antwoorden ter zake van de bevoegde diensten?

Tot besluit spreekt de heer Roggeman zijn steun uit voor de nagestreefde doelstellingen, zoals een betere

international de passagers plus rapide et fluide, ou encore la suppression d'obstacles à la circulation des trains, en particulier dans les zones frontalières. Il convient de noter que la CGSP n'a pas d'observations par rapport au texte, ce qui démontre que les craintes relatives à l'organisation du travail ne sont pas justifiées. La plus-value que peut représenter la libéralisation du rail ne fait pas de doute, le groupe auquel appartient le membre soutiendra dès lors le projet de loi du ministre.

Mme Maria Vindevoghel (PVDA-PTB) s'oppose au mouvement de libéralisation que propose le 4^e paquet ferroviaire.

Celui-ci semble en effet ouvrir la porte à une libéralisation accrue, susceptible d'engendrer une privatisation des bénéfices et une mutualisation des pertes financières. Pour rappel, la privatisation de *British Rail* a mené à des déficits considérables, si bien qu'il est question de renationaliser l'entreprise. L'exemple britannique illustre bien que la privatisation ne tient pas compte des besoins du public. De même, la concurrence à outrance aux Pays-Bas conduit à un service absolument médiocre offert par *NS*. Ce ne sont pas des modèles à suivre.

Il convient également de dénoncer le manque de protection sociale pour les travailleurs et l'atteinte à la sécurité des voyageurs. La jurisprudence relative à la catastrophe de Buizingen a d'ailleurs mis en cause la scission de la SNCB et d'Infrabel à la suite de l'exécution par la Belgique de ses obligations vis-à-vis de l'Union européenne. Le 4^e paquet accentuera la tendance au dumping social, néfaste pour les travailleurs.

Le dogme de la libéralisation ne peut être soutenu, il y a lieu d'investir dans le rail qui est un moyen de locomotion durable, plutôt que démanteler les services publics, comme les transports en commun ferroviaires.

Qu'en est-il, du reste, de la participation des syndicats dans l'exercice du contrôle, prévu aux articles 9 et 18 du projet de loi?

M. Nicolas Parent (Ecolo-Groen) se dit surpris par les prises de position sur la libéralisation du rail, eu égard au contenu technique du projet de loi. Les liaisons transfrontalières sont également hors sujet. L'intervenant appelle les membres à se tourner vers l'avenir et plaide pour une meilleure intégration du rail européen avec le 4^e paquet qui, certes, n'est pas encore totalement satisfaisant sur ce point, mais il apporte néanmoins une

interopérabilité, sneller en vlotter internationaal passagiersvervoer en het wegwerken van hinderpalen voor het doen rijden van treinen, in het bijzonder in de grensregio's. Er zij aangestipt dat ACOD geen opmerkingen over de tekst heeft; dat bewijst dat de vrees in verband met de arbeidsorganisatie niet terecht is. De mogelijke meerwaarde van de liberalisering van het spoor staat buiten kijf; de fractie van de heer Roggeman zal het wetsontwerp van de minister dan ook steunen.

Mevrouw Maria Vindevoghel (PVDA-PTB) kant zich tegen de in het vierde spoorwegpakket vervatte liberaliseringstendens.

Dat pakket lijkt immers het pad te effenen voor meer liberalisering, waardoor de winsten naar de privésector zouden kunnen vloeien, en de financiële verliezen naar de gemeenschap. Het lid herinnert eraan dat de privatisering van *British Rail* tot dermate forse tekorten heeft geleid dat er thans sprake van is de onderneming opnieuw te nationaliseren. Uit het Britse voorbeeld blijkt ten volle dat de privatisering geen rekening houdt met de behoeften van het publiek. Ook in Nederland heeft de uiterst scherpe concurrentie geleid tot een absoluut ondermaatse dienstverlening van de *NS*. Dergelijke modellen verdienen geen navolging.

Tevens moet worden aangeklaagd dat het personeel onvoldoende sociale bescherming geniet en dat de veiligheid van de reizigers in het gedrang komt. In de rechtspraak inzake de treinramp in Buizingen werd de opdeling van de vroegere spoorwegmaatschappij in de NMBS en Infrabel ingevolge de implementering door ons land van de door de EU opgelegde verplichtingen trouwens met de vinger gewezen. Het vierde spoorwegpakket zal de voor het personeel nefaste tendens naar sociale dumping nog aanscherpen.

Het liberaliseringsdogma mag niet worden gesteund. In plaats van de overheidsdiensten – waaronder het openbaar spoorwegvervoer – te ontmantelen, moet in het spoor worden geïnvesteerd, want het is een duurzaam vervoermiddel.

Hoe zit het voorts met de betrokkenheid van de vakbonden bij de uitoefening van het in de artikelen 9 en 18 van het wetsontwerp vermelde toezicht?

De heer Nicolas Parent (Ecolo-Groen) is verbaasd over de standpunten inzake de liberalisering van het spoor, gelet op de technische inhoud van het wetsontwerp. Ook de grensoverschrijdende verbindingen zijn in dezen niet aan de orde. De spreker roept de leden ertoe op naar de toekomst te kijken en is van oordeel dat de Europese spoorwegen beter moeten voldoen aan het vierde spoorwegpakket. Dat pakket voldoet

simplification au niveau des certificats de sécurité ou du guichet unique. Les objectifs sur le plan de l'indépendance des agences de contrôle et d'enquête en cas d'accident méritent également d'être salués.

Le groupe écologiste soutiendra le projet de loi qui renforce le rail en Europe et le rend compétitif par rapport à l'avion.

M. Josy Arens (cdH) déplore le désinvestissement de la SNCB dans la province du Luxembourg et espère que celle-ci se trouvera désenclavée par la libéralisation du rail.

B. Réponses du ministre

Le ministre souligne que l'objectif de la transposition n'est pas de libéraliser le rail, mais de faciliter sur le plan technique le transport en train des personnes et des marchandises entre les États membres de l'UE. La multitude des standards techniques nationaux fait obstacle à la coordination du transport international. Leur harmonisation va renforcer les objectifs économiques, sociaux et environnementaux.

En ce qui concerne l'exécution future de la loi, l'arrêté royal relatif à l'autorité notifiante est prêt (*cf.* articles 139 et suivants du projet de loi). Après l'adoption du projet de loi par l'assemblée plénière, cet arrêté pourra être soumis pour avis au Conseil d'État, selon la procédure habituelle.

Par contre, en ce qui concerne les gares frontalières et les régimes d'exception y relatifs, il n'y a pas d'urgence et l'adoption d'un arrêté royal n'est d'ailleurs pas requis pour exécuter la loi.

Tous les acteurs ont été consultés. Infrabel a par ailleurs reçu la version finale du projet de loi et n'a plus émis de remarques. Tout porte à penser que les parties prenantes attendent ce projet de loi, y compris les organisations représentatives des travailleurs. Compte tenu de l'entrée en fonction très récente du ministre, une communication plus rapide du projet de loi n'était techniquement pas possible.

Pour ce qui touche à la sécurité des travailleurs, l'article 9 du projet de loi met l'accent sur le respect des conditions de travail et l'accès aux formations. Un dialogue est déjà en place entre le SPF Emploi Travail et Concertation sociale et l'autorité nationale de sécurité.

ter zake nog niet helemaal, maar zorgt wel voor een vereenvoudiging inzake de veiligheidscertificaten en het eenloketsysteem. Ook de doelstellingen inzake de onafhankelijkheid van de agentschappen voor toezicht en onderzoek bij ongevallen zijn lovenswaardig.

De fractie van het lid zal dit wetsontwerp steunen, aangezien het beoogt de positie van het spoor in Europa te versterken en het aldus in concurrentie te doen treden met het vliegtuig.

De heer Josy Arens (cdH) betreurt dat de NMBS desinvesteert in de provincie Luxemburg en hoopt dat de provincie door de liberalisering van de spoorwegen beter bereikbaar zal worden.

B. Antwoorden van de minister

De minister onderstreept dat de omzetting niet beoogt het spoor te liberaliseren, maar wel het vervoer per spoor van personen en goederen tussen de EU-lidstaten technisch te vereenvoudigen. De uiteenlopende nationale technische normen staan de coördinatie van het internationaal vervoer in de weg. Door ze op elkaar af te stemmen, zullen de economische, sociale en milieu-doelstellingen worden aangescherpt.

Betreffende de toekomstige tenuitvoerlegging van de wet wijst de minister erop dat het koninklijk besluit betreffende de aanmeldende instantie klaar is (*cf.* artikel 139 en volgende van het wetsontwerp). Na de aanneming van het wetsontwerp door het plenum zal dit besluit voor advies aan de Raad van State kunnen worden voorgelegd, volgens de gebruikelijke procedure.

Er is echter geen hoogdringendheid wat de grensstations en de uitzonderingsregelingen, die daarop betrekking hebben, betreft; bovendien is er geen koninklijk besluit vereist om de wet ten uitvoer te leggen.

Alle belanghebbenden werden geraadpleegd. Infrabel heeft overigens de eindversie van het wetsontwerp ontvangen en geen opmerkingen meer gemaakt. Alles wijst erop dat de betrokkenen uitkijken naar dit wetsontwerp, ook de representatieve organisaties van de werknemers. Aangezien de minister pas is aangetreden, was het technisch niet mogelijk sneller over dit wetsontwerp te communiceren.

Inzake de veiligheid van de werknemers legt artikel 9 van het wetsontwerp er de nadruk op dat de arbeidsomstandigheden en de toegang tot de opleidingen in acht moeten worden genomen. De FOD Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg en de nationale veiligheidsinstantie zijn ter zake al de dialoog aangegaan.

Enfin, il n'y a aucune volonté d'ignorer le Luxembourg ou quelque province que ce soit, bien au contraire, le but étant de soutenir un secteur ferroviaire efficace et attractif pour tout le monde.

C. Répliques des membres

M. Tomas Roggeman (N-VA) note que le ministre n'a pas l'intention d'édicter des arrêtés royaux à brève échéance en ce qui concerne les gares frontalières et les régimes d'exception y relatifs.

IV. — VOTES

Article 1^{er}

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

L'article 1^{er} est adopté à l'unanimité.

Art. 2

L'article 2 énonce que "la présente loi transpose partiellement la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire ainsi que la directive 2016/797 (UE) du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne."

L'article 2 n'appelle aucun commentaire et est adopté par 15 voix contre une.

Art. 3 à 190

Ces articles ne donnent lieu à aucune observation.

Ils sont successivement adoptés par 13 voix contre une et 2 abstentions.

Tot slot is er geen enkele intentie om Luxemburg of een andere provincie buiten beschouwing te laten, wel integendeel. Er wordt gestreefd naar een spoorwegsector te ondersteunen die voor elkeen efficiënt en aantrekkelijk is.

C. Replieken van de leden

De heer Tomas Roggeman (N-VA) merkt op dat de minister niet van plan is op korte termijn koninklijke besluiten uit te vaardigen met betrekking tot de grensstations en de uitzonderingsregelingen, die daarop betrekking hebben.

IV. — STEMMINGEN

Artikel 1

Dit artikel beoogt de constitutionele bevoegdheidsgrondslag vast te leggen. Er worden geen opmerkingen over gemaakt.

Artikel 1 wordt eenparig aangenomen.

Art. 2

Artikel 2 luidt als volgt: "Deze wet voorziet in de gedeeltelijke omzetting van de richtlijn (EU) 2016/798 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 inzake veiligheid op het spoor en van de richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Unie."

Over artikel 2 worden geen opmerkingen gemaakt. Het wordt aangenomen met 15 stemmen tegen 1.

Art. 3 tot 190

Over deze artikelen worden geen opmerkingen gemaakt.

Ze worden achtereenvolgens aangenomen met 13 stemmen tegen 1 en 2 onthoudingen.

Annexes

Le projet de loi comprend 11 annexes qui sont adoptées successivement par 13 voix contre une et 2 abstentions.

*
* *

L'ensemble du projet de loi (en ce compris les 11 annexes) est adopté par 13 voix contre une et 2 abstentions.

Résultat du vote nominatif:

Ont voté pour:

N-VA: Tomas Roggeman, Wouter Raskin, Bert Wollants;

Ecolo-Groen: Kim Buyst, Cécile Thibaut, Nicolas Parent;

PS: Jean-Marc Delizée, Mélissa Hanus;

MR: Emmanuel Burton, Vincent Scourneau;

CD&V: Jef Van den Bergh;

Open Vld: Marianne Verhaert;

sp.a: Joris Vandenbroucke.

Ont voté contre:

PVDA-PTB: Maria Vindevoghel.

Se sont abstenus:

VB: Pieter De Spiegeleer, Frank Troosters.

La rapporteure,

Marianne VERHAERT

Le président,

Jean-Marc DELIZÉE

Dispositions qui nécessitent des mesures d'exécution (article 78, 2, du Règlement de la Chambre):

— en application de l'article 105 de la Constitution:

— en application de l'article 108 de la Constitution:

Bijlagen

Het wetsontwerp bevat elf bijlagen die achtereenvolgens worden aangenomen met 13 stemmen tegen 1 en 2 onthoudingen.

*
* *

Het gehele wetsontwerp (met inbegrip van de elf bijlagen) wordt aangenomen met 13 stemmen tegen 1 en 2 onthoudingen.

Resultaat van de naamstemming:

Hebben voorgestemd:

N-VA: Tomas Roggeman, Wouter Raskin, Bert Wollants;

Ecolo-Groen: Kim Buyst, Cécile Thibaut, Nicolas Parent;

PS: Jean-Marc Delizée, Mélissa Hanus;

MR: Emmanuel Burton, Vincent Scourneau;

CD&V: Jef Van den Bergh;

Open Vld: Marianne Verhaert;

sp.a: Joris Vandenbroucke.

Hebben tegengestemd:

PVDA-PTB: Maria Vindevoghel.

Hebben zich onthouden:

VB: Pieter De Spiegeleer, Frank Troosters.

De rapportrice,

Marianne VERHAERT

De voorzitter,

Jean-Marc DELIZÉE

Bepalingen die een uitvoeringsmaatregel vergen (artikel 78, 2, van het Reglement van de Kamer):

— met toepassing van artikel 105 van de Grondwet:

— met toepassing van artikel 108 van de Grondwet:

ANNEXES

BIJLAGEN

Base légale dans le projet de loi	Base légale dans le futur Code ferroviaire consolidé	Objet de la mesure d'exécution	Statut du projet d'arrêté royal
Article 12	Article 67/1, § 2	Habilite le Roi à désigner l'entité chargée de l'élaboration et de la publication d'un plan de sécurité annuel	Le projet d'arrêté royal est prêt à être signé par le Ministre et le Roi
Article 15	Article 69, § 1 ^{er}	Donne au Roi la possibilité d'établir de nouvelles règles nationales	Pas de projet d'arrêté royal pour le moment
Article 15	Article 69, § 1 ^{er} , alinéa 3	Habilite le Roi à désigner l'entité chargée de mettre en œuvre cet article	Le projet d'arrêté royal est prêt à être signé par le Ministre et le Roi
Article 15	Article 69, § 5	Donne au Roi la possibilité d'adopter des règles nationales urgentes	Pas de projet d'arrêté royal pour le moment
Article 15	Article 69, § 6	Donne au Roi la possibilité de réviser des règles nationales existantes	Un projet d'arrêté royal est en cours d'élaboration concernant la mise à jour des règles nationales applicables à l'infrastructure ferroviaire
Article 21	Article 77, alinéa 4	Donne au Roi la possibilité de réduire le délai dans lequel l'autorité de sécurité prend ses décisions	Pas de nouveau projet d'arrêté royal prévu (cette disposition est déjà mise en œuvre dans des arrêtés royaux existants)
Article 33	Article 88/2, § 1 ^{er} , alinéa 2	Habilite le Roi à fixer le montant de la redevance annuelle due par les détenteurs d'un agrément de sécurité ou d'un certificat de sécurité unique pour les frais de l'autorité de sécurité par un arrêté délibéré en Conseil des ministres	Le projet d'arrêté royal est prêt à être soumis pour avis au Conseil d'État
Article 37	Article 92, § 1 ^{er} , alinéa 2	Habilite le Roi à déterminer les règles applicables au rapport de sécurité par un arrêté délibéré en Conseil des ministres	Le projet d'arrêté royal sera validé par le Conseil des ministres de ce vendredi 8/01 et sera ensuite soumis pour avis au Conseil d'État
Article 49	Article 100, § 1 ^{er} , alinéa 4	Habilite le Roi à déterminer les modalités applicables au certificat de sécurité unique par un arrêté délibéré en Conseil des ministres	Le projet d'arrêté royal sera validé par le Conseil des ministres de ce vendredi 8/01 et sera ensuite soumis pour avis au Conseil d'État
Article 52	Article 103, § 1 ^{er} , alinéa 3	Donne au Roi la possibilité d'adopter des modalités d'exécution en ce qui concerne les certificats de sécurité uniques transfrontaliers	Pas de projet d'arrêté royal pour le moment
Article 61	Article 109, alinéa 1 ^{er}	Donne au Roi la possibilité de prévoir une dérogation pour le mode d'identification des entités chargées de l'entretien	Pas de projet d'arrêté royal pour le moment

Article 62	Article 110, § 1 ^{er} , alinéa 1 ^{er}	Habilite le Roi à désigner l'organisme d'enquête par un arrêté royal délibéré en Conseil des ministres	Pas de nouveau projet d'arrêté royal prévu (cette disposition est déjà mise en œuvre dans un arrêté royal existant)
Article 62	Article 110, § 2, alinéa 3	Habilite le Roi à fixer la composition et le fonctionnement de l'organisme d'enquête par un arrêté royal délibéré en Conseil des ministres	Pas de nouveau projet d'arrêté royal prévu (cette disposition est déjà mise en œuvre dans un arrêté royal existant)
Article 65	Article 112/1, § 2	Habilite le Roi à fixer le montant de la redevance annuelle due par les détenteurs d'un agrément de sécurité ou d'un certificat de sécurité unique pour les frais de l'organisme d'enquête	Le projet d'arrêté royal est prêt à être soumis pour avis au Conseil d'État
Article 114	Article 179/1, § 11	Donne au Roi la possibilité de fixer la procédure d'autorisation de mise en service d'installations fixes « contrôle-commande et signalisation »	Un projet d'arrêté royal est en cours d'élaboration concernant la mise à jour des règles nationales applicables à l'infrastructure ferroviaire
Article 124	Article 179/9, § 1 ^{er} , alinéa 5	Donne au Roi la possibilité d'adopter les modalités d'exécution concernant les demandes d'autorisations de mise sur le marché de véhicules transfrontalières	Pas de projet d'arrêté royal pour le moment
Article 140	Article 200/1, § 1 ^{er} , du Code ferroviaire	Habilite le Roi à désigner l'autorité notifiante	Le projet d'arrêté royal est prêt à être signé par le Ministre et le Roi
Article 140	Article 200/1, § 3, du Code ferroviaire	Donne au Roi la possibilité de décider que l'évaluation et le contrôle des organismes d'évaluation de la conformité sont effectués par un organisme national d'accréditation.	Le projet d'arrêté royal est soumis à BELAC pour avis définitif, et pourra ensuite être signé par le Ministre, le Ministre de l'Economie et le Roi
Article 145	Article 202, § 2, du Code ferroviaire	Habilite le Roi à fixer les modalités relatives à l'agrément des organismes notifiés	Le projet d'arrêté royal est prêt à être soumis pour avis au Conseil d'État
Article 151	Article 205, § 2, du Code ferroviaire	Habilite le Roi à fixer les modalités relatives à la désignation des organismes désignés	Le projet d'arrêté royal est prêt à être soumis pour avis au Conseil d'État
Article 170	Article 225/2, § 1 ^{er}	Habilite le Roi à fixer la date d'entrée en application de certains articles du Code ferroviaire modifié par le présent projet de loi	Le projet d'arrêté royal sera validé par le Conseil des ministres de ce vendredi 8/01 et sera ensuite soumis pour avis au Conseil d'État

Rechtsgrond in het wetsontwerp	Rechtsgrond in toekomstige geconsolideerde Spoorcode	Voorwerp van de uitvoeringsmaatregel	Staat van het ontwerp van koninklijk besluit
Artikel 12	Artikel 67/1, § 2	Machtigt de Koning om de entiteit aan te wijzen die belast is met de ontwikkeling en de bekendmaking van een jaarlijks veiligheidsplan	Het ontwerp van koninklijk besluit is klaar om ondertekend te worden door de Minister en door de Koning
Artikel 15	Artikel 69, § 1	Geeft de Koning de mogelijkheid om nieuwe nationale voorschriften vast te stellen	Momenteel geen ontwerp van koninklijk besluit
Artikel 15	Artikel 69, § 1, lid 3	Machtigt de Koning om de entiteit aan te wijzen die belast is met de uitvoering van dat artikel	Het ontwerp van koninklijk besluit is klaar om ondertekend te worden door de Minister en door de Koning
Artikel 15	Artikel 69, § 5	Geeft de Koning de mogelijkheid om dringende nationale voorschriften aan te nemen	Momenteel geen ontwerp van koninklijk besluit
Artikel 15	Artikel 69, § 6	Geeft de Koning de mogelijkheid om bestaande nationale voorschriften te herzien	Een ontwerp van koninklijk besluit is in opmaak met betrekking tot de bijwerking van de nationale voorschriften die van toepassing zijn op de spoorweginfrastructuur
Artikel 21	Artikel 77, lid 4	Geeft de Koning de mogelijkheid om de termijn te verkorten waarin de veiligheidsinstantie haar beslissingen neemt	Er is geen nieuw ontwerp van koninklijk besluit voorzien (deze bepaling is reeds uitgevoerd in bestaande koninklijke besluiten)
Artikel 33	Artikel 88/2, § 1, lid 2	Machtigt de Koning om bij een in de Ministerraad overlegd besluit het bedrag vast te stellen van de jaarlijkse retributie die de houders van een veiligheidsvergunning of een uniek veiligheidscertificaat moeten betalen voor de kosten van de veiligheidsinstantie.	Het ontwerp van koninklijk besluit is klaar om voorgelegd te worden aan het advies van de Raad van State
Artikel 37	Artikel 92, § 1, lid 2	Machtigt de Koning om bij een in de Ministerraad overlegd besluit de regels te bepalen die van	Het ontwerp van koninklijk besluit zal goedgekeurd worden door de Ministerraad

		toepassing zijn op het veiligheidsverslag	op deze vrijdag 8/01 en zal daarna voorgelegd worden aan de Raad van State voor advies
Artikel 49	Artikel 100, § 1, lid 4	Machtigt de Koning om bij een in de Ministerraad overlegd besluit de modaliteiten te bepalen die van toepassing zijn op het uniek veiligheidscertificaat	Het ontwerp van koninklijk besluit zal goedgekeurd worden door de Ministerraad op deze vrijdag 8/01 en zal daarna voorgelegd worden aan de Raad van State voor advies
Artikel 52	Artikel 103, § 1, lid 3	Geeft de Koning de mogelijkheid om de uitvoeringsregels vast te stellen voor grensoverschrijdende veiligheidscertificaten.	Momenteel geen ontwerp van koninklijk besluit
Artikel 61	Artikel 109, lid 1	Geeft de Koning de mogelijkheid om een uitzondering te maken voor de methode waarop de met het onderhoud belaste entiteiten worden aangewezen	Momenteel geen ontwerp van koninklijk besluit
Artikel 62	Artikel 110, § 1, lid 1	Machtigt de Koning om het onderzoeksorgaan aan te wijzen bij een in de Ministerraad overlegd koninklijk besluit.	Er is geen nieuw ontwerp van koninklijk besluit voorzien (deze bepaling is reeds uitgevoerd in bestaande koninklijke besluiten)
Artikel 62	Artikel 110, § 2, lid 3	Machtigt de Koning om de samenstelling en de werking van het onderzoeksorgaan te bepalen bij een in de Ministerraad overlegd koninklijk besluit	Er is geen nieuw ontwerp van koninklijk besluit voorzien (deze bepaling is reeds uitgevoerd in bestaande koninklijke besluiten)
Artikel 65	Artikel 112/1, § 2	Machtigt de Koning om het bedrag van de jaarlijkse retributie vast te stellen die de houders van een veiligheidsvergunning of een uniek veiligheidscertificaat moeten betalen voor de kosten van het onderzoeksorgaan	Het koninklijk besluit is klaar om voorgelegd te worden aan het advies van de Raad van State
Artikel 114	Artikel 179/1, § 11	Geeft de Koning de mogelijkheid om de procedure vast te stellen voor het verlenen van toelatingen tot indienststelling van vaste installaties "besturings- en seingevingen"	Een ontwerp van koninklijk besluit is in opmaak met betrekking tot de bijwerking van de nationale voorschriften die van toepassing zijn op de spoorweginfrastructuur

Artikel 124	Artikel 179/9, § 1, lid 5	Geeft de Koning de mogelijkheid om uitvoeringregels vast te stellen voor aanvragen van grensoverschrijdende vergunningen voor het in de handel brengen van voertuigen	Momenteel geen ontwerp van koninklijk besluit
Artikel 140	Artikel 200/1, § 1, du Code ferroviaire	Machtigt de Koning om de aanmeldende instantie aan te wijzen	Het ontwerp van koninklijk besluit is klaar om ondertekend te worden door de Minister en door de Koning
Artikel 140	Artikel 200/1, § 3, du Code ferroviaire	Geeft de Koning de mogelijkheid om te besluiten dat de beoordeling van en het toezicht op conformiteitsbeoordelingsinstanties wordt uitgevoerd door een nationale accreditatie-instantie.	Het ontwerp van koninklijk besluit is voorgelegd aan BELAC voor definitief advies, en kan daarna ondertekend worden door de Minister, de Minister van Economie en de Koning
Artikel 145	Artikel 202, § 2, du Code ferroviaire	Machtigt de Koning om de nadere regels vast te stellen met betrekking tot de erkenning van aangemelde instanties	Het koninklijk besluit is klaar om voorgelegd te worden aan het advies van de Raad van State
Artikel 151	Artikel 205, § 2, du Code ferroviaire	Machtigt de Koning om de nadere regels vast te stellen met betrekking tot de aanwijzing van aangewezen instanties	Het koninklijk besluit is klaar om voorgelegd te worden aan het advies van de Raad van State
Artikel 170	Artikel 225/2, § 1	Machtigt de Koning om de toepassingsdatum van bepaalde artikelen van de Spoorcodex, zoals gewijzigd bij dit wetsontwerp, vast te stellen.	Het ontwerp van koninklijk besluit zal goedgekeurd worden door de Ministerraad op deze vrijdag 8/01 en zal daarna voorgelegd worden aan de Raad van State voor advies



Making the railway system
work better for society.

EXECUTIVE DIRECTOR

To the attention of:
M. David Modrzewski
Secrétaire de commission
Chambre des représentants
Place de la Nation 2
1008 Bruxelles
Belgique

JD/D 2020/4544

Valenciennes, 14 décembre 2020

Subject: Demande d'avis écrit
Ref: DOC 55 1642/001

Cher Monsieur Modrzewski,

Nous avons pris note du projet de loi belge modifiant la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire. Le pilier technique du quatrième paquet ferroviaire est une étape importante sur la voie de l'espace ferroviaire européen unique. Son adoption ne contribue pas seulement à une reprise rapide après la pandémie de COVID, mais elle est également essentielle pour soutenir le rail en tant que mode de transport respectueux de l'environnement.

Suite à votre lettre du 11 décembre, nous avons examiné le texte du projet. Le projet de loi belge représente bien les directives européennes sur l'interopérabilité et la sécurité ferroviaire. Il est très important que la proposition de loi soit rapidement approuvée par le Parlement belge. En tant qu'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer, nous considérons qu'il est nécessaire que les demandeurs lèvent le plus rapidement possible toute incertitude éventuelle sur le cadre juridique à appliquer et que la Belgique soit en mesure de notifier/désigner rapidement leurs NoBo et DeBo.

Veuillez recevoir, Monsieur, nos salutations distinguées,


Josef DOPELBAUER
Directeur exécutif



120 Rue Marc Lefrancq | BP 20392 | FR-59307 Valenciennes Cedex
Tel. +33 (0)327 09 65 00 | era.europa.eu

1 / 1

A C V T R A N S P O R T E N
C O M M U N I C A T I E



Luc PIENS
Algemeen Sectorverantwoordelijke
Belangengroep Spoorwegen
Galerij Agora Grasmart 105 bus 40
1000 Brussel
Tel 02 / 549 07 71
NMBS : 991 / 58241
lprens.transcom@acv-csc.be

De heer Jean-Marc DELIZEE
Voorzitter Kamercommissie Mobiliteit
Brussel

Uw kenmerk	datum	ons kenmerk ASV. A 071/21	datum 05/01/2021	bijlagen
------------	-------	------------------------------	---------------------	----------

Waarde heer voorzitter,
mijnheer Delizee,

Wetsontwerp tot wijziging Spoorcodex.

Wij hebben in goede orde de vraag ontvangen inzake de het wetsontwerp tot wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex.

Dit wetsontwerp heeft tot doel de Europese richtlijnen van 2016 om te zetten in Belgisch Recht. De datum van de voorziene inwerkingtreding werd inmiddels overschreden en dit wetsontwerp staat onder tijdsdruk.

Dit ontwerp, dat 772 bladzijden telt, vergt een grondige analyse. Het was ons niet mogelijk om, binnen de ons toegekende tijd, alle artikelen te doorgronden.

Toch wensen wij inzake het veiligheidsaspect een aantal punten in de aandacht te brengen.

- Met het artikel 71 van dit wetsontwerp wordt het artikel 122 van de wet van 30 augustus 2013 vervangen. Hierdoor worden de taken van het onderzoeksorgaan en de veiligheidsinstantie beter gedetailleerd.
Deze aanpassing noopt een aangepast personeelsbestand van de beide organen. In de jaarverslagen van de onderscheiden organen wordt aangegeven dat het personeelsgebrek de uit te voeren taken negatief beïnvloedt. We adviseren aan de Kamercommissie om aan de voogdijminister hiervoor de nodige aandacht te vragen.

ACV-Transcom: Spoorwegen- Maritiem/Luchtvaart - Vervoer over de weg – Post – Telecom en Cultuur - Diamant
Galerij Agora, Grasmart 105/40, 1000 Brussel, 02.549.07.60

www.acv-transcom.be

Vind ons op : [f acvcstranscom](https://www.facebook.com/acvcstranscom) [t acvtranscom](https://twitter.com/acvtranscom)

- Inzake veiligheid vragen we ook de aandacht voor het gebrek op controle van de rijtijden van de treinbestuurders. De rijtijden kunnen immers invloed hebben op de veiligheid.

Het jaarverslag van 2020 de veiligheidsdienst DVIS vermeldt dat er controle is van documenten, maar niet van rij- en arbeidstijd.

Beheer van de onderaanneming: een kwetsbaar punt

Het blijkt dat een flink aantal spoorwegondernemingen een beroep hebben gedaan op treinbestuurders van onderaannemers om in te staan voor de trajecten die door hun veiligheidscertificaten zijn gedekt. In dit verband controleerde DVIS of deze bestuurders beschikken over documentatie met alle elementen die de spoorwegonderneming die houder is van het treinpad hen ter beschikking moet stellen.

De resultaten wisselen erg van onderneming tot onderneming, maar de vaststelling dat onderaanneming een kwetsbaar punt is, blijft actueel. DVIS zal zich dus blijven inzetten voor het toezicht op dit thema aan de hand van zijn diverse toezichthoudende activiteiten. (JAARVERSLAG SPOORVEILIGHEID 2019, SEPTEMBER 2020)

- In het kader van het debat over het vierde spoorwegpakket, werd door ETF (European Transport Workers' Federation) gesteld dat de veiligheid ondermeer bestaat uit competentie en de beroepservaring. ETF, waar ook ACV-Transcom deel van uitmaakt, dring aan op een veiligheidscultuur waarin de werknemers zich vrij voelen om bijna-ongevallen, incidenten en veiligheidsrisico's te melden zonder het risico op krijgen van een individuele terechtwijzing of tuchtmaatregel.

We hopen heer voorzitter, om binnen dit korte tijdsbestek, met bovenstaande elementen toch te hebben bijgedragen aan het debat van de Kamercommissie.

Met de meeste hoogachting,



Luc Piens
Algemeen Sectorverantwoordelijke
ACV-Transcom

ACV-Transcom: Spoorwegen- Maritiem/Luchtvaart - Vervoer over de weg – Post – Telecom en Cultuur - Diamant
Galerij Agora, Grasmarkt 105/40, 1000 Brussel, 02.549.07.60

www.acv-transcom.be

Vind ons op : [f acvcsctranscom](https://www.facebook.com/acvcsctranscom) [t acvtranscom](https://www.instagram.com/acvtranscom)