

BELGISCHE SENAAAT

 ZITTING 2009-2010

13 JANUARI 2010

Wetsontwerp tot wijziging van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur en van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, voornamelijk wat de certificering van het veiligheidspersoneel en het onderhoud van de voertuigen betreft

Evocatieprocedure

Wetsontwerp betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Gemeenschap

Evocatieprocedure

Wetsontwerp tot wijziging van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur, de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen en het Gerechtelijk Wetboek wat de rechtsmiddelen tegen bepaalde beslissingen van het toezichthoudend orgaan en de veiligheidsinstantie betreft

Wetsontwerp tot wijziging van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur en de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen wat de rechtsmiddelen tegen sommige beslissingen van het toezichthoudende orgaan en de veiligheidsinstantie betreft

*Evocatieprocedure***VERSLAG**

NAMENS DE COMMISSIE VOOR
DE FINANCIËN EN VOOR
DE ECONOMISCHE AANGELEGENHEDEN
UITGEBRACHT DOOR

DE HEER **DUCHATELET****SÉNAT DE BELGIQUE**

 SESSION DE 2009-2010

13 JANVIER 2010

Projet de loi modifiant la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire, en ce qui concerne principalement la certification de personnel de sécurité et la maintenance des véhicules

Procédure d'évocation

Projet de loi relatif à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté européenne

Procédure d'évocation

Projet de loi modifiant la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire et le Code judiciaire en ce qui concerne le recours contre certaines décisions de l'organe de contrôle et de l'autorité de sécurité

Projet de loi modifiant la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire en ce qui concerne le recours contre certaines décisions de l'organe de contrôle et de l'autorité de sécurité

*Procédure d'évocation***RAPPORT**

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES FINANCES ET DES AFFAIRES
ÉCONOMIQUES
PAR

M. **DUCHATELET**

Samenstelling van de commissie / Composition de la commission :

Voorzitter / Président : Wouter Beke.

Leden / Membres :

CD&V	Wouter Beke, Elke Tindemans, Hugo Vandenberghe, Tony Van Parys.
MR	Berni Collas, Marie-Hélène Crombé-Berton, Richard Fournaux.
Open Vld	Roland Duchatelet, Paul Wille.
Vlaams Belang	Anke Van dermeersch, Freddy Van Gaever.
PS	Caroline Désir, Christiane Vienne.
sp.a	John Crombez, Johan Vande Lanotte.
cdH	Dimitri Fourny.
Écolo	José Daras.

Plaatsvervangers / Suppléants :

Dirk Claes, Sabine de Bethune, Nahima Lanjri, Els Schelfhout, Pol Van Den Driessche.
 Alain Courtois, Philippe Fontaine, Caroline Persoons, Dominique Tilmans.
 Jean-Jacques De Gucht, Martine Taelman, Patrik Vankrunkelven.
 Yves Buysse, Jurgen Ceder, Nele Jansegers.
 Philippe Mahoux, Franco Seminara, Olga Zrihen.
 Guy Swennen, Marleen Temmerman, Myriam Vanlerberghe.
 Francis Delpérée, Vanessa Matz.
 Marcel Cheron, Cécile Thibaut.

*Zie :***Stukken van de Senaat :****4-1570 - 2009/2010 :**

Nr. 1 : Ontwerp geëvoceerd door de Senaat.

Stukken van de Senaat :**4-1571 - 2009/2010 :**

Nr. 1 : Ontwerp geëvoceerd door de Senaat.

4-1572 - 2009/2010 :

Nr. 1 : Ontwerp overgezonden door de Kamer van volksvertegenwoordigers.

4-1573 - 2009/2010 :

Nr. 1 : Ontwerp geëvoceerd door de Senaat.

*Voir :***Documents du Sénat :****4-1570 - 2009/2010 :**

N° 1 : Projet évoqué par le Sénat.

Documents du Sénat :**4-1571 - 2009/2010 :**

N° 1 : Projet évoqué par le Sénat.

4-1572 - 2009/2010 :

N° 1 : Projet transmis par la Chambre des représentants.

4-1573 - 2009/2010 :

N° 1 : Projet évoqué par le Sénat.

I. INLEIDING

De voorliggende optioneel bicamerale wetsontwerpen (stukken Kamer, nrs. 52-2247/001, 52-2248/001 en 52-2250/001) en het voorliggend verplicht bicameraal wetsontwerp (stuk Kamer, nr. 52-2249/001) werden in de Kamer van volksvertegenwoordigers oorspronkelijk ingediend als wetsontwerpen van de regering.

Zij werden op 7 januari 2010 aangenomen door de plenaire vergadering van de Kamer van volksvertegenwoordigers waarbij ze nog dezelfde dag werden overgezonden aan de Senaat.

De optioneel bicamerale wetsontwerpen werden op 12 januari 2010 geëvoceerd.

De commissie voor de Financiën en de Economische Aangelegenheden heeft de vier wetsontwerpen besproken op 6 januari 2010 (art. 27.1. van het Reglement van de Senaat) en op 13 januari 2010.

II. INLEIDENDE UITEENZETTING VAN DE HEER ETIENNE SCHOUPPE, STAATSECRETARIS VOOR MOBILITEIT, TOEGEVOEGD AAN DE EERSTE MINISTER

De ingediende wetsontwerpen strekken tot omzetting van richtlijn 2007/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 inzake de certificering van machinisten die locomotieven en treinen op het spoorwegsysteem van de Gemeenschap besturen, van richtlijn 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 2008 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Gemeenschap (herschikking) en van richtlijn 2008/110/EG van het Europees Parlement en de Raad van 16 december 2008 tot wijziging van richtlijn 2004/49/EG inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen (richtlijn voor spoorwegveiligheid).

Richtlijn 2007/59/EG moet zijn omgezet vóór 4 december 2009. Voor omzetting van de richtlijnen 2008/57/EG en 2008/110/EG zijn de uiterste data respectievelijk 20 juli 2010 en 25 december 2010.

Aangezien de aangelegenheden nauw met elkaar verband houden, is het ondanks die verschillende data doeltreffender gebleken die wetsontwerpen gelijktijdig aan het parlement voor te leggen, teneinde wijzigingen in het tempo van de opeenvolgende omzettingen en het gevaar op ongerijmdheden tussen de teksten onderling te voorkomen.

Concreet gebeuren die omzettingen via een autonome wet en drie wijzigingswetten.

I. INTRODUCTION

Les projets de loi à l'examen relevant de la procédure bicamérale facultative (doc. Chambre, n° 52-2247/001, 52-2248/001 et 52-2250/001) et le projet de loi à l'examen relevant de la procédure bicamérale obligatoire (doc. Chambre, n° 52-2249/001) ont été déposés initialement à la Chambre des représentants par le gouvernement.

Ils ont été adoptés en séance plénière de la Chambre des représentants le 7 janvier 2010 et ont été transmis le même jour au Sénat.

Les projets de loi relevant de la procédure bicamérale, facultative ont été évoqués le 12 janvier 2010.

La commission des Finances et des Affaires économiques a examiné les quatre projets de loi en question le 6 janvier 2010 (art. 27.1. du Règlement du Sénat) et le 13 janvier 2010.

II. EXPOSÉ INTRODUCTIF DE M. ETIENNE SCHOUPPE, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA MOBILITÉ, ADJOINT AU PREMIER MINISTRE

Les projets présentés ont pour but de réaliser la transposition de la directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relative à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la Communauté, de la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté (refonte) et de la directive 2008/110/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2008 modifiant la directive 2004/49/CE concernant la sécurité des chemins de fer communautaires (directive sur la sécurité des chemins de fer).

La directive 2007/59/CE doit être transposée avant le 4 décembre 2009. Pour les directives 2008/57/CE et 2008/110/CE, les échéances sont respectivement, le 20 juillet 2010 et le 25 décembre 2010.

Malgré ces dates différentes, les matières étant étroitement liées, il a paru plus efficace de soumettre ces projets de loi au Parlement de manière simultanée afin d'éviter les modifications au rythme des transpositions successives et les risques d'incohérence entre les textes.

Concrètement, ces transpositions sont réalisées par l'intermédiaire d'une loi autonome et de trois lois modificatives.

A. Wetsontwerp tot wijziging van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur en van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, voornamelijk wat de certificering van het veiligheidspersoneel en het onderhoud van de voertuigen betreft; nr. 4-1570/1

Dit wetsontwerp over de veiligheid en het gebruik van de infrastructuur heeft betrekking op twee richtlijnen: richtlijn 2007/59 en richtlijn 2008/110.

1. Omzetting van de richtlijn betreffende de certificering van de treinbestuurders (richtlijn 2007/59)

Het voornaamste doel van het ontwerp bestaat er in richtlijn 2007/59/EG, die een regeling voor de certificering van treinbestuurders instelt, om te zetten. Deze omzetting geschiedt door de invoeging van een nieuw hoofdstuk 5 in de wet van 19 december 2006.

Krachtens richtlijn 91/440/EEG van de Raad van 29 juli 1991 betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap, zoals gewijzigd, hebben de spoorwegondernemingen die houder zijn van een vergunning op heden een recht van toegang tot het geheel van het netwerk voor wat de nationale en internationale diensten van goederenspoorvervoer betreft.

Richtlijn 2007/58/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 tot wijziging van richtlijn 91/440/EEG van de Raad betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap, en van richtlijn 2001/14/EG inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuur en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur breidt dit recht van toegang uit vanaf 1 januari 2010, middels bepaalde voorwaarden, tot de internationale diensten van personenvervoer.

Deze uitbreiding van het recht van toegang leidt onvermijdelijk tot een verhoging van het aantal maal dat treinbestuurders de nationale grenzen oversteken. Dit leidt tot een verhoogde vraag voor treinbestuurders die werden opgeleid en gecertificeerd om in meer dan één lidstaat te werken.

De communautaire regels hebben als doelstelling bij te dragen tot de verwezenlijking van het communautair beleid betreffende het vrij verkeer van werknemers, de vrijheid van vestiging en het vrij verrichten van diensten in het kader van het gemeenschappelijk vervoerbeleid, waarbij elke vervalsing van de mededinging wordt vermeden.

Deze gemeenschappelijke bepalingen hebben als doel de mobiliteit van treinbestuurders te vergemakkelijken en dit niet enkel van de ene naar de andere

A. Projet de loi modifiant la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire, en ce qui concerne principalement la certification de personnel de sécurité et la maintenance des véhicules; n° 4-1570/1

Ce projet de loi, loi dite de sécurité (sécurité et utilisation de l'infrastructure), concerne deux directives: la directive 2007/59 et la directive 2008/110.

1. Transposition de la directive relative à la certification des conducteurs de train (directive 2007/59)

Le projet a pour objectif principal de transposer la directive 2007/59/CE relative à la certification des conducteurs de train, en insérant un chapitre 5 nouveau dans la loi du 19 décembre 2006.

En vertu de la directive 91/440/CEE du Conseil du 29 juillet 1991 relative au développement de chemins de fer communautaires, telle que modifiée, les entreprises ferroviaires titulaires d'une licence ont aujourd'hui un droit d'accès à l'ensemble du réseau pour les services de fret ferroviaire nationaux et internationaux.

La directive 2007/58/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires et la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire va étendre ce droit d'accès, moyennant certaines conditions, aux services internationaux de transport de voyageurs à partir du 1^{er} janvier 2010.

Cette extension des droits d'accès conduit inéluctablement à une augmentation des passages de conducteurs de train aux frontières nationales. Il en résulte une demande croissante de conducteurs formés et certifiés pour travailler dans plus d'un État membre.

Ces règles communautaires ont également pour objectif de contribuer à la réalisation des politiques communautaires relatives à la libre circulation des travailleurs, la liberté d'établissement et la libre prestation des services dans le cadre de la politique commune des transports, tout en évitant toute distorsion de concurrence.

Ces dispositions communes ont pour objet de faciliter la mobilité des conducteurs de trains non seulement d'un État membre à l'autre, mais aussi d'une

lidstaat maar ook van de ene spoorwegonderneming naar de andere en, in het algemeen, de erkenning van geharmoniseerde vergunningen en aanvullende bevoegdheidsbewijzen door alle actoren van de spoorwegsector.

Volgens richtlijn 2007/59/EG zal elke treinbestuurder voortaan houder moeten zijn van twee documenten om zijn beroep uit te oefenen, zijnde een vergunning en een bevoegdheidsbewijs, met dien verstande dat een bevoegdheidsbewijs enkel mag worden afgeleverd aan de houder van een vergunning.

Om de leesbaarheid te dienen, wordt in dit wetsontwerp voorgesteld om de bepalingen betreffende de vergunning enerzijds en deze betreffende het bevoegdheidsbewijs anderzijds, te verzamelen in afzonderlijke afdelingen gezien de verschillen in regeling tussen beide.

De vergunning wordt verleend door een overheid, meer bepaald de veiligheidsinstantie (DVIS), die instaat voor het volledige proces.

Om de vergunning te verkrijgen, dient de kandidaat een schoolopleiding op het niveau van het lager en secundair onderwijs van negen jaar te hebben doorlopen en ten minste de leeftijd van twintig jaar te hebben bereikt. De kandidaat moet tevens aantonen dat hij voldoet aan de fysische en psychologische voorwaarden en dat hij beschikt over een basisberoepsbekwaamheid.

Deze vergunning is geldig voor het hele grondgebied van de Gemeenschap. Een vergunning die beperkt is tot het Belgisch grondgebied mag desalniettemin worden afgegeven aan personen die de leeftijd van negentien jaar hebben bereikt (achttien jaar voorbij).

De geldigheidsduur van de vergunning is tien jaar. Ze behoort toe aan de treinbestuurder, net zoals een rijbewijs.

De veiligheidsinstantie houdt een register van vergunningen bij, die regelmatig moet worden bijgewerkt om de stand van elke vergunning te weer spiegelen. Dit register mag onder meer worden geraadpleegd door de werkgevers van de treinbestuurders en door de treinbestuurder zelf voor de gegevens die hem aanbelangen.

Een systeem van periodieke controles wordt ingesteld; indien daaraan niet wordt voldaan, mag de vergunning door de veiligheidsinstantie worden ingetrokken of opgeschort.

Het bevoegdheidsbewijs betreft de specifieke kennis (zoals over infrastructuur, over bepaalde voertuigen) die de treinbestuurder moet hebben. In tegenstelling tot de geldende situatie in andere transportsectoren, is een treinbestuurder immers enkel gekwalificeerd voor één of meer welbepaalde trajecten

entreprise ferroviaire à l'autre et, d'une manière générale, la reconnaissance des licences et des attestations complémentaires harmonisées par tous les acteurs du secteur ferroviaire.

Suivant la directive 2007/59/CE, chaque conducteur de train devra désormais être titulaire de deux documents pour exercer sa profession, une licence et une attestation, étant entendu qu'une attestation ne peut être délivrée qu'au titulaire d'une licence.

À des fins de lisibilité, il est proposé, dans le présent projet de loi, de regrouper les dispositions relatives à la licence, d'une part, et à l'attestation, d'autre part, dans des sections séparées au vu des différences de régime entre l'une et l'autre.

Pour ce qui concerne la licence, elle est délivrée par une autorité publique, l'autorité de sécurité (SSICF), qui a la maîtrise de tout le processus.

Pour l'obtenir, le candidat doit avoir suivi neuf ans d'études primaire et secondaire et être âgé d'au moins vingt ans révolus. Le candidat doit aussi établir qu'il réunit les conditions physiques et psychologiques et qu'il dispose des connaissances professionnelles de base.

Cette licence vaut sur tout le territoire communautaire. Une licence limitée au territoire belge peut toutefois être délivrée à un candidat âgé de dix-neuf ans (dix-huit ans révolus).

La licence a une durée de validité de dix ans. Elle appartient au conducteur — comme un permis de conduire.

L'autorité de sécurité tient un registre des licences, régulièrement mis à jour pour indiquer l'état de chaque licence. Ce registre peut être notamment consulté par les employeurs de conducteurs et par le conducteur lui-même pour les données le concernant.

Un système de vérifications périodiques est mis en place; s'il n'y est pas satisfait, la licence peut éventuellement être retirée ou suspendue par l'autorité de sécurité.

Pour ce qui concerne l'attestation, elle porte sur les connaissances spécifiques: telle infrastructuur, tels véhicules spécifiés, que le conducteur maîtrise. Contrairement à la situation qui prévaut dans d'autres secteurs de transport, un conducteur de train n'est en effet qualifié que pour un ou plusieurs trajets définis et

en voor één of meerdere welbepaalde soorten locomotieven. Derhalve moet het bevoegdheidsbewijs de toegestane trajecten en materieel vermelden.

Het bevoegdheidsbewijs wordt afgegeven aan de treinbestuurder door zijn werkgever (een spoorwegonderneming of de spoorweginfrastructuurbeheerder) en behoort toe aan de werkgever met dien verstande dat de treinbestuurder daarvan een afschrift kan verkrijgen.

Elke werkgever dient een register bij te houden van de bevoegdheidsbewijzen die hij aflevert — *mutatis mutandis* het equivalent van het door de veiligheidsinstantie bijgehouden register van vergunningen.

Om het bevoegdheidsbewijs te verkrijgen, dient de treinbestuurder te slagen in een examen dat betrekking heeft op zijn beroepskennis en -vaardigheden alsook op zijn taalkennis, en die zijn afhankelijk van de lokalisatie van de infrastructuur waarop het bevoegdheidsbewijs betrekking heeft.

Het bevoegdheidsbewijs is tevens onderworpen aan periodieke controles.

De opleiding voor het behalen van de vergunning heeft betrekking op de algemene vakkennis, terwijl de opleiding voor het behalen van het bevoegdheidsbewijs betrekking heeft op de specifieke infrastructuren en rollend materieel. De examens die deze opleidingen afsluiten, mogen, wat het bevoegdheidsbewijs betreft, worden afgenomen door personen die deel uitmaken van het personeel van de werkgever, voor zover ze zodanig worden georganiseerd dat elke belangenverstrengeling wordt vermeden.

De veiligheidsinstantie beschikt over veelvuldige controle- en onderzoeksbevoegdheden om de naleving van de bepalingen betreffende de certificering van treinbestuurders te verzekeren.

2. Dit wetsontwerp voorziet vervolgens in de omzetting van richtlijn 2008/110/EG door in de wet van 19 december 2006 een nieuw hoofdstuk 6, betreffende het onderhoud van voertuigen, in te voeren

Aan elk voertuig dat op eigen wielen voortbeweegt op spoorlijnen, met of zonder tractie, dient een met het onderhoud ervan belaste entiteit te worden toegewezen, die als dusdanig wordt ingeschreven in het Nationaal Voertuigenregister. Zonder afbreuk te doen aan de bestaande veiligheidsvoorschriften moet deze entiteit erop toezien dat elk voertuig waarvoor zij werd aangewezen, wordt onderhouden in overeenstemming met het onderhoudsboekje en de geldende vereisten (waaronder de technische specificaties inzake interoperabiliteit, of « TSI's »).

sur un ou plusieurs types de locomotive donnés. L'attestation doit donc indiquer les trajets et le matériel autorisés.

L'attestation est délivrée au conducteur par l'employeur du conducteur, à savoir, une entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, et appartient à l'employeur, mais le conducteur peut en obtenir une copie.

Chaque employeur doit tenir un registre des attestations qu'il délivre — *mutatis mutandis*, l'équivalent du registre des licences tenu par l'autorité de sécurité.

Pour obtenir l'attestation, le conducteur de train doit réussir un examen portant sur ses connaissances et compétences professionnelles ainsi que sur ses connaissances linguistiques, qui dépendent de la localisation de l'infrastructure couverte par l'attestation.

L'attestation est également soumise à des vérifications périodiques.

La formation préparant à l'obtention de la licence porte sur des connaissances professionnelles générales, alors que la formation préparant à l'obtention d'une attestation porte sur des infrastructures et du matériel roulant spécifiques. Les examens sanctionnant ces formations peuvent, pour ce qui concerne l'attestation, être effectués par des personnes faisant partie du personnel de l'employeur, dès lors que leur organisation évite tout conflit d'intérêt.

L'autorité de sécurité dispose de nombreux pouvoirs de contrôle et d'enquête pour assurer le respect des dispositions relatives à la certification des conducteurs.

2. Ce projet de loi concerne aussi la transposition de la directive 2008/110/CE relative à la maintenance des véhicules en introduisant un nouveau chapitre 6 dans la loi du 19 décembre 2006, relatif à la maintenance des véhicules

Chaque véhicule apte à circuler sur ses propres roues sur une ligne ferroviaire, avec ou sans traction, devra se voir assigner une entité en charge de sa maintenance qui sera identifiée comme telle dans le Registre national des véhicules. Sans préjudice des règles de sécurité existantes, cette entité devra veiller à ce que chaque véhicule pour lequel elle est désignée soit entretenu conformément à son carnet d'entretien et aux exigences en vigueur, notamment, les spécifications techniques d'interopérabilité, ou « STI ».

Onder meer een spoorwegonderneming, de spoorweginfrastructuurbeheerder of zelfs de houder van het voertuig kan een met het onderhoud belaste entiteit zijn.

Indien de met het onderhoud belaste entiteit geen spoorwegonderneming of de spoorweginfrastructuurbeheerder is, moet zij worden gecertificeerd door een organisatie die werd geaccrediteerd conform het BELAC-systeem. Het ontwerp stelt de minimumcriteria voor de certificering vast en machtigt de Koning voor het overige.

B. Wetsontwerp betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Gemeenschap; nr. 4-1571/1

Dit tweede wetsontwerp over de interoperabiliteit voorziet in de omzetting in Belgisch recht van richtlijn 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 2008 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Gemeenschap (herschikking).

In een streven naar meer duidelijkheid en eenvoud strekt deze richtlijn er toe om de bepalingen van richtlijn 96/48/EG van de Raad betreffende de interoperabiliteit van het transeuropees hogesnelheidsspoorwegsysteem en van richtlijn 2001/16/EG van het Europees Parlement en de Raad van 19 maart 2001 betreffende de interoperabiliteit van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem, te groeperen in één tekst.

Het onderscheid tussen een hogesnelheidsspoorwegsysteem en een conventioneel spoorwegsysteem rechtvaardigt niet langer het bestaan van twee verschillende richtlijnen.

De gelijkenissen tussen de twee spoorwegsysteem wat betreft de procedure voor het opstellen van TSI's alsmede de procedures voor de certificering van de interoperabiliteitsonderdelen en van de subsystemen, alsook het parallellisme tussen twee spoorwegsysteem wat betreft de essentiële voorwaarden en de onderverdeling van een systeem in subsystemen, rechtvaardigen de noodzakelijke combinatie van beide voormelde richtlijnen.

De nieuwe richtlijn, net zoals de twee voormelde richtlijnen die zij samenvoegt, strekt tot het bevorderen van de onderlinge koppeling en de interoperabiliteit van de nationale spoorwegnetten evenals tot de toegang tot deze netwerken, teneinde aan de burgers van de Unie, de economische actoren en de regionale en plaatselijke collectiviteiten toe te laten te genieten van de voordelen die worden geboden door de instelling van een ruimte zonder binnengrenzen.

Cette entité pourra être, entre autres, une entreprise ferroviaire, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou même le détenteur du véhicule.

Si l'entité en charge de la maintenance n'est pas une entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure, elle doit être certifiée par un organisme accrédité conformément au système BELAC. Les critères de certification minimaux sont précisés par le projet et une habilitation est conférée au Roi pour le surplus.

B. Projet de loi relatif à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté européenne; n° 4-1571/1

Ce deuxième projet de loi, la loi dite d'interopérabilité, vise à transposer en droit belge la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté (refonte).

Cette directive vise, dans un souci de clarté et de simplification, à rassembler en un texte unique les dispositions des directives 96/48/CE du Conseil relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et 2001/16/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 mars 2001 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire conventionnel.

La distinction entre système ferroviaire à grande vitesse et système ferroviaire conventionnel ne justifie plus l'existence de deux directives distinctes.

Les similitudes entre les deux systèmes ferroviaires au niveau des procédures de développement des spécifications techniques d'interopérabilité ainsi que des procédures pour la certification des constituants d'interopérabilité et des sous-systèmes, mais aussi le parallélisme des exigences essentielles et de la subdivision du système en sous-systèmes dans les deux systèmes ferroviaires grande vitesse et conventionnel justifient la nécessité de combiner les deux directives précitées.

Cette nouvelle directive 2008/57, à l'instar des deux précédentes dont elle opère la fusion, poursuit l'objectif de favoriser l'interconnexion et l'interopérabilité des réseaux ferroviaires nationaux, ainsi que l'accès à ces réseaux, pour permettre aux citoyens de l'Union, et aux opérateurs économiques, de bénéficier pleinement des avantages découlant de la mise en place d'un espace sans frontières intérieures.

In lijn met richtlijn 91/440/EEG van de Raad van 29 juli 1991 betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap en teneinde een toenemende toegang van de spoorwegondernemingen tot de netwerken van de lidstaten van de Gemeenschap te bevorderen, blijkt het nodig om de interoperabiliteit van de infrastructuur, het materieel, het rollend materieel en de beheer- en exploitatiesystemen te bevorderen.

Een uitstekende coherentie tussen de kenmerken van de infrastructuur en van de voertuigen alsmede een efficiënte onderlinge koppeling van de informatie- en communicatiesystemen van de verschillende infrastructuurbeheerders en spoorwegondernemingen is immers noodzakelijk voor de exploitatie van treinen als commerciële dienstverlening op het volledige spoorwegnet.

Het niveau van de prestaties, de veiligheid, de kwaliteit en de kosten van de diensten hangen immers af van deze coherentie en onderlinge koppeling en het is op dit laatste dat de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem is gestoeld.

Het ontwerp biedt enerzijds een nieuwe opportuniteit voor de aanvragers van een toelating tot indienststelling van een subsysteem om de indienststelling en dus de ingebruikname van het betrokken subsysteem sneller te bekomen. Het ontwerp biedt een juridische grondslag voor de verwezenlijking van testen van de subsystemen tijdens een fase van «tussentijdse indienststelling», en mits naleving van de daarvoor opgestelde exploitatieregels — niettegenstaande het feit dat de subsystemen op dat moment nog in de constructiefase zijn en hun indienststelling dus nog niet door de veiligheidsinstantie werd toegelaten.

Deze nieuwe tussentijdse fase versnelt de definitieve indienststelling en heeft bijgevolg een positieve impact op de ingebruikname van het subsysteem gezien de eventuele technische aanpassingen die tijdens deze tussenfase aan het licht zouden zijn gekomen, onmiddellijk kunnen worden verholpen.

Anderzijds verduidelijkt en vereenvoudigt het ontwerp de toelatingsprocedures met betrekking tot de voertuigen. Het streeft er naar een algemeen principe in te stellen krachtens hetwelke één enkele toelating volstaat voor het gehele spoorwegnetwerk van de Gemeenschap; minstens streeft het naar een principe van «grensoverschrijdende aanvaarding van de nationale regels» door de lidstaten als grondslag voor de wederzijdse erkenning van voertuigen, meer bepaald wanneer een voertuig reeds in gebruik werd gesteld in een lidstaat.

Dans le droit fil de la directive 91/440/CEE du Conseil du 29 juillet 1991 relative au développement de chemins de fer communautaires et en vue d'encourager l'accès accru des entreprises ferroviaires aux réseaux des États membres de la Communauté, il s'avère nécessaire de réaliser l'interopérabilité des infrastructures, des équipements, du matériel roulant et des systèmes de gestion et d'exploitation.

En effet, l'exploitation en service commercial de trains le long du réseau ferroviaire nécessite notamment une excellente cohérence entre les caractéristiques de l'infrastructure et celles des véhicules, mais aussi une interconnexion efficace des systèmes d'information et de communication des différents gestionnaires d'infrastructure et entreprises ferroviaires.

De cette cohérence et de cette interconnexion dépendent le niveau des performances, la sécurité, la qualité des services et leur coût et c'est sur cette cohérence et cette interconnexion que repose notamment l'interopérabilité du système ferroviaire.

D'une part, le projet ouvre une nouvelle opportunité pour les demandeurs d'autorisation de mise en service d'un sous-système d'obtenir plus rapidement la mise en service, et donc la mise en exploitation du sous-système concerné. Le projet donne une base juridique à la réalisation, dans une phase dite «de mise en service intermédiaire», et dans le respect des règles d'exploitation rédigées à cette fin, des essais de sous-systèmes — alors même que ces derniers n'en sont encore qu'au stade de la construction et n'ont donc pas encore été autorisés à la mise en service par l'autorité de sécurité.

Cette nouvelle phase intermédiaire accélère la procédure de mise en service définitive et a, en conséquence, un impact positif sur la mise en exploitation du sous-système puisque les éventuels ajustements techniques, dont la nécessité a été constatée au cours de cette phase intermédiaire, peuvent être immédiatement corrigés.

D'autre part, en ce qui concerne les véhicules, le projet apporte des précisions et des simplifications aux procédures d'autorisation. Il tend à établir un principe général selon lequel une seule autorisation suffit pour l'ensemble du réseau ferroviaire de la Communauté ou, à tout le moins, il tend vers un principe de «l'acceptation croisée des règles nationales» entre États membres comme base de la reconnaissance mutuelle des véhicules, précisément lorsqu'un véhicule a déjà été mis en service dans un État membre.

Tot slot voert dit wetsontwerp met betrekking tot voertuigen een nieuw hoofdstuk in, waarvan het belangrijkste oogmerk de vereenvoudiging is van de procedure betreffende de toelating tot ingebruikname van voertuigen.

Die vereenvoudiging is gestoeld op twee principes :

— het instellen van één enkele toelating voor het geheel van het spoorwegnet van de Gemeenschap;

— het principe van de wederzijdse erkenning van de voertuigen op grond van het beginsel van « grensoverschrijdende aanvaarding » van de nationale regels tussen de lidstaten en dus van de noodzaak dat de veiligheidsinstantie de nationale regels classificeert volgens de in de bijlage 7 vastgestelde parameters, teneinde te bepalen in welke mate de nationale regels tussen de lidstaten gelijkwaardig kunnen worden verklaard wat de eisen, de prestaties en de veiligheid betreft.

De onderliggende gedachte bestaat erin overbodige keuringen te verminderen en zich tot de keuring van de technische compatibiliteit van het voertuig met het betrokken netwerk te beperken.

Om deze poging tot vereenvoudiging en verduidelijking te ondersteunen en de voertuigtypes te inventariseren, blijkt het noodzakelijk een Europees register van voertuigtypes aan te leggen. Dat register wordt bijgehouden door het Europees Bureau (ERA).

Om veiligheidsredenen moet elke lidstaat tevens aan elk voertuig een identificatiecode toe te kennen en elk voertuig in te schrijven in een nationaal register van rollend materieel dat voor alle lidstaten toegankelijk moet zijn.

De veiligheidsinstantie houdt dat register van rollend materieel bij en ziet toe op de bijwerking ervan.

Ter wille van de coherentie worden de voornaamste kenmerken van elk subsysteem of deel daarvan geïnventariseerd in een infrastructuurregister.

Dat register wordt bijgehouden door de infrastructuurbeheerder en de veiligheidsinstantie ziet erop toe dat die het register bijwerkt.

Le présent projet de loi introduit également un nouveau chapitre relatif aux véhicules dont le but principal est de simplifier les procédures d'autorisation des véhicules.

Deux principes régissent cette simplification :

— l'établissement d'une seule autorisation pour l'ensemble du réseau ferroviaire de la Communauté;

— le principe de la reconnaissance mutuelle des véhicules basée sur le principe de « l'acceptation croisée » des règles nationales entre États membres et donc la nécessité, pour l'autorité de sécurité, de classer ses règles nationales selon des paramètres fixés à l'annexe VII, pour déterminer dans quelle mesure les règles nationales entre États membres peuvent être déclarées équivalentes en termes d'exigences, de performances et de sécurité.

L'idée est de limiter les vérifications redondantes pour s'en tenir au seul contrôle de la compatibilité technique du véhicule avec le réseau concerné.

Pour soutenir cette démarche de simplification et de clarification, et pour recenser les types de véhicules, il s'avère nécessaire d'établir un registre européen des types de véhicules. Ce registre est tenu par l'Agence ferroviaire européenne (ERA).

De même, pour des raisons de sécurité, chaque État doit attribuer un code d'identification à chaque véhicule et doit l'enregistrer dans un registre national du matériel roulant accessible à tous les États membres.

L'autorité de sécurité tient ce registre du matériel roulant et le met à jour.

Par souci de cohérence, un registre de l'infrastructure recense les caractéristiques principales de chaque sous-système ou partie de sous-système.

Le gestionnaire de l'infrastructure tient ce registre et l'autorité de sécurité veille à ce qu'il le mette à jour.

C. Wetsontwerp tot wijziging van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur, de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen en het Gerechtelijk Wetboek wat de rechtsmiddelen tegen bepaalde beslissingen van het toezichthoudend orgaan en de veiligheidsinstantie betreft; nr. 4-1572/1

D. Wetsontwerp tot wijziging van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur en de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen wat de rechtsmiddelen tegen sommige beslissingen van het toezichthoudende orgaan en de veiligheidsinstantie betreft; nr. 4-1573/1

Ten slotte gaat het om de twee wetsontwerpen inzake de rechtsmiddelen, te weten het ontwerp dat de bevoegdheden van het hof van beroep van Brussel uitbreidt en het ontwerp dat de rechtsmiddelen organiseert.

Er zijn dus twee wetsontwerpen betreffende de rechtsmiddelen die, overeenkomstig de door voornoemde Europese richtlijnen opgelegde verplichtingen, eenzelfde finaliteit hebben, namelijk een antwoord te bieden op de problematiek van de invoering van een beroepsmechanisme tegen beslissingen van enerzijds het toezichthoudend orgaan en anderzijds van de veiligheidsinstantie, zoals bepaald in de wetten van 4 en 19 december 2006.

Teneinde te voorzien in de eenmaking van de beroepsprocedures die aanhangig gemaakt zullen worden voor het hof van beroep te Brussel, zal hun praktische organisatie identiek zijn, ongeacht het feit dat een beroep wordt ingesteld tegen een beslissing van de overheid bevoegd voor de economische regulering van het spoorwegvervoer of tegen een beslissing van de overheid belast met de veiligheidstaken op het spoor en de interoperabiliteit van de spoorwegen.

De termijn binnen dewelke het beroep dient te worden ingesteld, werd vastgesteld op een maand, hetgeen ruim voldoende is voor de bestemming van een hem ter kennis gebrachte beslissing om te beslissen over het al dan niet instellen van een beroep. Bovendien zal het toekennen aan de bestemming van de beslissing van een overdreven lange termijn tot gevolg kunnen hebben dat de beslissingen van de administratieve spoorwegoverheden blootgesteld worden aan juridische onzekerheid doordat de mogelijkheid dan bestaat dat te lange tijd na de beslissing nog een beroep wordt ingesteld.

Er werd gekozen voor het principe van een niet-opschortend beroep tegen de bestreden beslissing.

C. Projet de loi modifiant la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire et le Code judiciaire en ce qui concerne le recours contre certaines décisions de l'organe de contrôle et de l'autorité de sécurité; n° 4-1572/1

D. Projet de loi modifiant la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire en ce qui concerne le recours contre certaines décisions de l'organe de contrôle et de l'autorité de sécurité; n° 4-1573/1

Enfin, il s'agit des deux projets de loi de recours, à savoir le projet étendant les compétences de la cour d'appel de Bruxelles et le projet organisant les recours.

Il y a donc deux projets de loi relatifs aux voies de recours qui ont une finalité unique, conforme aux obligations imposées par les directives européennes précitées, à savoir de répondre à la problématique de l'instauration d'un mécanisme de recours à l'égard des actes d'une part de l'organe de contrôle, et, d'autre part, de l'autorité de sécurité, tels que définis dans les lois des 4 et 19 décembre 2006.

Dans un souci d'unification des procédures de recours qui seront pendantes devant la cour d'appel de Bruxelles, leur organisation pratique sera identique, indépendamment du fait que les recours soient formés contre une décision émanant de l'organe de régulation économique du transport ferroviaire ou contre une décision émanant de l'autorité chargée des tâches relatives à la sécurité et à l'interopérabilité des chemins de fer.

Le délai dans lequel le recours doit être intenté a été fixé à un mois, délai largement suffisant pour permettre au destinataire d'une décision qui lui a été notifiée de prendre position quant à un recours. En outre, il ne fallait pas accorder un délai exagérément long au destinataire de la décision sous peine de voir les décisions des autorités administratives du chemin de fer soumises à l'incertitude juridique en raison de l'éventualité d'un recours pouvant être intenté trop longtemps après la décision.

L'on a été opté pour le principe d'un recours non suspensif de la décision attaquée.

Op dat principe wordt in een uitzondering van rechtswege voorzien ingeval de bestreden beslissing van de toezichthoudende instantie een administratieve geldboete oplegt. Indien in dit specifieke geval het beroep niet opschortend zou zijn, zouden er immers moeilijkheden rijzen doordat het door de veiligheidsinstantie als administratieve geldboete ingevorderde bedrag dan onmiddellijk had kunnen worden terugbetaald in geval van hervorming door het hof van beroep te Brussel. Daarenboven berokkent de onmiddellijke betaling van de geldboete de economische actoren van de sector een onmiddellijke schade die niet kan worden gecompenseerd door een latere vernietiging van de beslissing. Men moest er dus voor dit specifieke geval in voorzien dat het beroep van rechtswege een opschortende werking heeft.

Voor alle andere beslissingen wordt evenwel aan de eisende partij de grootst mogelijke vrijheid gelaten om het hof te verzoeken de opschorting van de bestreden beslissing uit te spreken. Opdat deze eisende partij consequent zou zijn en geen vertragende argumenten zou kunnen gebruiken door in de loop van de procedure een verzoek tot opschorting in te stellen, wordt ze verplicht haar verzoek met redenen te omkleden in de gedinginleidende dagvaarding. Het spreekt voor zich dat een niet-gemotiveerde dagvaarding daaromtrent, of een dagvaarding die geen verzoek tot opschorting bevat, de onmiddellijke uitvoering tot gevolg heeft van de bestreden beslissing, en wel tot de uitspraak van het arrest van het hof aan het einde van de procedure, tenzij anders door de partijen wordt overeengekomen.

III. ALGEMENE BESPREKING

Voorliggende wetsontwerpen beogen de omzetting van vier verschillende, inhoudelijk technische, Europese richtlijnen naar het Belgische recht. De richtlijnen strekken ertoe de spoorwegactiviteiten gemakkelijker internationaal te kunnen uitoefenen, het personeel en het materiaal gemakkelijker grensoverschrijdend te laten functioneren, een wederzijdse erkenning te voorzien tussen de verschillende spoorwegmaatschappijen om de internationalisatie van het spoorwegvervoer op het Europees vlak door te kunnen voeren, en te bewerkstelligen dat, wat betreft de eventuele betwistingen die uit de voorvermelde activiteiten zouden kunnen voortvloeien, er slechts één hof bevoegd zou zijn waar de passende competenties kunnen worden opgebouwd betreffende de procedures die de afwikkeling van betwistingen moeten vergemakkelijken.

De staatssecretaris verklaart dat de voorliggende bepalingen technisch en ingewikkeld zijn maar dat dit spijtig genoeg noodzakelijk is om achteraf een bedrijfseconomisch en bedrijfsmatige betere situatie te kennen dan de huidige opdeling via de verschillende

Une exception a été prévue de plein droit à ce principe lorsque la décision attaquée, émanant de l'organe de contrôle, inflige une amende administrative. Si le recours n'avait pas été suspensif dans ce cas précis, des complications seraient nées du fait que la somme perçue par l'organe de sécurité au titre d'amende administrative aurait pu devoir être immédiatement remboursée en cas de réformation par la cour d'appel de Bruxelles. De plus, pour les acteurs économiques du secteur, le paiement immédiat de l'amende crée un préjudice immédiat qu'une réformation ultérieure de la décision ne compense pas. Il fallait donc prévoir que dans ce cas précis le recours a un effet suspensif de plein droit.

Cependant, pour toutes les autres décisions, la plus grande latitude a été laissée à la partie demanderesse pour demander à la cour d'ordonner la suspension de la décision attaquée. Pour rendre cette partie demanderesse conséquente avec elle-même, et l'empêcher d'user d'arguments dilatoires en introduisant en cours de procédure une demande de suspension, il lui a été imposé de motiver sa demande dans la citation introductive d'instance. Il va de soi qu'une citation non motivée à ce sujet ou n'incluant pas une demande de suspension, impliquera l'exécution immédiate de la décision attaquée et ce jusqu'au prononcé de l'arrêt de la cour à l'issue de la procédure, sauf accord contraire des parties.

III. DISCUSSION GÉNÉRALE

Les projets de loi à l'examen visent la transposition en droit belge de quatre directives européennes différentes, à caractère technique. Les directives visent à faciliter les activités ferroviaires au niveau international ainsi que le fonctionnement transfrontalier du personnel et du matériel, à prévoir une reconnaissance mutuelle entre les différentes sociétés de chemins de fer afin de pouvoir internationaliser le transport ferroviaire sur le plan européen, et à faire en sorte qu'une seule cour soit compétente pour les éventuelles contestations auxquelles les activités précitées pourraient donner lieu. Les compétences appropriées concernant les procédures visant à faciliter le règlement de ces contestations pourront être développées au sein de la cour en question.

Le secrétaire d'État déclare que les dispositions à l'examen sont techniques et complexes, mais qu'il est malheureusement impossible d'y échapper si l'on veut retrouver une situation économique et professionnelle meilleure que celle issue de la fragmentation actuelle

nationale staten, die enorm verdragend werkt op de integratie en de vooruitgang van het geheel van het spoorwegvervoer.

De heer Duchatelet, rapporteur, verklaart dat de voorliggende bepalingen op het eerste gezicht een goede stap zijn voor de Europese economieën en dus ook voor de Belgische. België heeft in deze sector steeds een sterke industrie gehad. Kan de staatssecretaris echter zijn mening als specialist geven over de voorliggende bepalingen? Waren er bepaalde elementen die hij anders had gewild?

De heer Collas vraagt hoe de opleiding van de machinisten in de toekomst zal worden georganiseerd. Hoe zal men deze opleiding organiseren voor de privé-operatoren? Hoe zal het onderhoud van het rollend materiaal in België worden georganiseerd? Welke andere ondernemingen zullen hiervoor in aanmerking komen?

De staatssecretaris verklaart dat er met de betrokken richtlijnen eindelijk een begin wordt gemaakt van Europese integratie op het vlak van de spoorwegen, de spoorwegexploitatie en de spoorwegtechnieken. Spreker stelt ook dat hij gelukkig is met deze onmiskenbaar noodzakelijke stap voor de integratie van activiteiten die momenteel nog zeer sterk nationaal geconcentreerd zijn.

Dankzij de introductie van de HST is daarin meer en meer verandering gekomen.

In deze zin is het een nuttige zaak dat, zowel op het vlak van het personeel als op het vlak van de technische uitrusting, vanaf het ogenblik dat er één goedkeuring is in één Europese lidstaat, andere lidstaten zich niet meer kunnen verzetten tegen die goedkeuring die gebeurd is door een onafhankelijke entiteit.

Bovendien zal deze evolutie toelaten om verder te kunnen groeien naar een situatie van echte Europese spoorwegen.

Spreker stelt nog dat, als gevolg van deze integratie, de concurrentie in de toekomst zal toenemen, zowel op het vlak van de productie van materiaal, als voor het inleggen van treinen, als voor het organiseren van verkeer.

In verband met de vraag naar het onderhoud van het materiaal, verduidelijkt de staatssecretaris dat elke locomotief een aangewezen verantwoordelijke voor het onderhoud moet hebben die de verantwoordelijkheid draagt voor de operationaliteit van het materiaal. Deze beslissing moet worden bekeken vanuit het standpunt dat het op de concurrentiële markt belangrijk is om ook over goed en onderhouden materiaal te kunnen beschikken aangezien bij een panne de gevolgen voor de rest van het net belangrijk zijn want de ganse exploitatie wordt geblokkeerd. Er wordt hierbij

induite par les différents États, qui ralentit énormément l'intégration et l'évolution de l'ensemble des transports ferroviaires.

M. Duchatelet, rapporteur, souligne qu'à première vue, les dispositions à l'examen constituent un pas en avant positif pour les économies européennes et, partant, pour l'économie belge. La Belgique a toujours eu une industrie performante dans ce secteur. Le secrétaire d'État pourrait-il néanmoins donner son avis de spécialiste sur les dispositions à l'examen? Aurait-il souhaité que certains éléments soient différents?

M. Collas aimerait savoir comment la formation des machinistes sera organisée à l'avenir. Comment organisera-t-on cette formation pour les opérateurs privés? Comment sera organisée la maintenance du matériel roulant en Belgique? Quelles sont les autres entreprises qui entreront en ligne de compte pour ce faire?

Le secrétaire d'État précise que les directives en question représentent enfin un premier pas dans le sens de l'intégration européenne dans le domaine des chemins de fer, de l'exploitation ferroviaire et des techniques ferroviaires. L'intervenant se réjouit également de cette étape incontestablement nécessaire à l'intégration d'activités qui sont toujours considérées à ce stade comme étant l'apanage des États nationaux.

Grâce à l'introduction du TGV, cette évolution ne s'est pas démentie.

En ce sens, il sera utile, tant sur le plan du personnel que sur celui des équipements techniques, que dès l'instant où une reconnaissance a été octroyée dans l'un des États membres européens, les autres États membres ne puissent plus s'y opposer puisqu'elle émane d'une entité indépendante.

En outre, cette évolution permettra de poursuivre la mise en place d'un véritable réseau ferroviaire européen.

L'intervenant ajoute que cette intégration entraînera une augmentation de la concurrence, tant sur le plan de la production de matériel qu'en ce qui concerne le dédoublement des trains et l'organisation du trafic.

S'agissant de la question de la maintenance du matériel, le secrétaire d'État précise que chaque locomotive doit avoir son responsable désigné, lequel sera chargé de la maintenance et répondra de l'opérationnalité du matériel. Cette décision doit être examinée compte tenu du fait qu'il est essentiel, sur le marché concurrentiel, de pouvoir également disposer d'un matériel à la fois de qualité et bien entretenu, étant donné qu'en cas de panne, les conséquences pour le reste du réseau sont importantes, puisque l'on bloque l'ensemble de l'exploitation. Il indique au

aangegeven dat er een Europese richtlijn wordt voorbereid die strekt tot de erkenning van deze onderhoudsmaatschappijen. Ook constructeurs van spoorwegmateriaal zouden in de toekomst zeker een erkenning voor dit onderhoud kunnen verkrijgen.

Er wordt verder aangegeven dat, in het verleden, de opleiding van machinisten door de nationale spoorwegmaatschappijen gebeurde. Hierdoor konden privé-ondernemingen moeilijk aan het geschikte personeel geraken en konden ze zeer moeilijk hun basisactiviteiten ontwikkelen. Momenteel wordt voorzien dat de machinisten over een algemene basisvorming, die recht geeft op de licentie van machinist, en over voldoende kennis van het materiaal en van de lijn, moeten beschikken. De toelating om op een bepaalde lijn te rijden, wordt verstrekt door de verantwoordelijke van de lijn, de toelating met een bepaalde locomotief te rijden, wordt verstrekt door de verantwoordelijke van dat materiaal.

De heer Duchatelet wenst te concluderen dat de eenmaking van de spoorwegmarkt zal zorgen voor een toenemende concurrentie op dit vlak. Hierdoor kunnen zowel op het vlak van de constructie van materiaal als op het vlak van de exploitatie de investeringskosten dalen bij een gelijke capaciteit van de treinen. Dankzij de afgenomen investeringskosten zullen de prijzen voor de consumenten kunnen dalen waardoor het gebruik van de trein zal toenemen. Dit is ook een goede zaak voor een gezonder leefklimaat dankzij de liberalisering van de markt.

IV. STEMMINGEN

A. Wetsontwerp tot wijziging van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur en van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, voornamelijk wat de certificering van het veiligheidspersoneel en het onderhoud van de voertuigen betreft

Het wetsontwerp in zijn geheel wordt eenparig aangenomen door de 10 aanwezige leden.

B. Wetsontwerp betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Gemeenschap

Het wetsontwerp in zijn geheel wordt aangenomen met 10 stemmen bij 1 onthouding.

C. Wetsontwerp tot wijziging van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur, de wet van 19 december

passage qu'une directive européenne visant à faire reconnaître ces sociétés de maintenance est en préparation. Il ne fait pas de doute qu'à l'avenir, les constructeurs de matériel ferroviaire pourront eux aussi obtenir une reconnaissance pour cette maintenance.

Il est par ailleurs précisé que jadis, la formation de machinistes était organisée par les compagnies ferroviaires nationales. De ce fait, les entreprises privées pouvaient difficilement trouver un personnel adéquat et avaient bien du mal à développer leurs activités de base. Actuellement, il est prévu que les machinistes doivent disposer d'une formation générale de base, donnant droit à l'obtention du permis de machiniste, et qu'ils doivent avoir une connaissance suffisante du matériel et de la ligne. L'autorisation de rouler sur une ligne donnée est accordée par le responsable de la ligne et l'autorisation de rouler avec une locomotive donnée est accordée par le responsable de ce matériel.

M. Duchatelet souhaite conclure en disant que l'unification du marché ferroviaire permettra d'augmenter la concurrence dans ce secteur. De ce fait, les frais d'investissement, tant sur le plan de la construction du matériel que sur celui de son exploitation, pourront diminuer à capacité ferroviaire égale. Cette baisse des frais d'investissement entraînera à son tour une diminution des prix pour le consommateur, qui aura alors tendance à utiliser davantage le train. La libéralisation du marché aura donc des retombées environnementales positives.

IV. VOTES

A. Projet de loi modifiant la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire, en ce qui concerne principalement la certification de personnel de sécurité et la maintenance des véhicules

L'ensemble du projet de loi a été adopté à l'unanimité des 10 membres présents.

B. Projet de loi relatif à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté européenne

L'ensemble du projet de loi a été adopté par 10 voix et 1 abstention.

C. Projet de loi modifiant la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, la loi du 19 décembre 2006 relative à

2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen en het Gerechtelijk Wetboek wat de rechtsmiddelen tegen bepaalde beslissingen van het toezichthoudend orgaan en de veiligheidsinstantie betreft

De artikelen 1 tot 6 worden eenparig aangenomen door de 11 aanwezige leden.

Het wetsontwerp in zijn geheel wordt eenparig aangenomen door de 11 aanwezige leden.

D. Wetsontwerp tot wijziging van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur en de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen wat de rechtsmiddelen tegen bepaalde beslissingen van het toezichthoudende orgaan en de veiligheidsinstantie betreft

Het wetsontwerp in zijn geheel wordt eenparig aangenomen door de 11 aanwezige leden.

*
* *

Vertrouwen werd geschonken aan de rapporteur voor een mondeling verslag in de plenaire vergadering.

De rapporteur,
Roland DUCHATELET.

De voorzitter,
Wouter BEKE.

*
* *

De door de commissie aangenomen teksten zijn dezelfde als de teksten van de door de Kamer van volksvertegenwoordigers overgezonden ontwerpen (zie stukken Kamer, nrs. 52-2247/005, 52-2248/005, 52-2249/004, 52-2250/005).

la sécurité d'exploitation ferroviaire et le Code judiciaire en ce qui concerne le recours contre certaines décisions de l'organe de contrôle et de l'autorité de sécurité

Les articles 1^{er} à 6 sont adoptés à l'unanimité des 11 membres présents.

L'ensemble du projet de loi a été adopté à l'unanimité des 11 membres présents.

D. Projet de loi modifiant la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire en ce qui concerne le recours contre certaines décisions de l'organe de contrôle et de l'autorité de sécurité

L'ensemble du projet de loi a été adopté à l'unanimité des 11 membres présents.

*
* *

Confiance a été faite au rapporteur pour un rapport oral en séance plénière.

Le rapporteur,
Roland DUCHATELET.

Le président,
Wouter BEKE.

*
* *

Les textes adoptés par la Commission sont identiques aux textes des projets qui ont été transmis par la Chambre des représentants (voir les doc. Chambre, n^{os} 52-2247/005, 52-2248/005, 52-2249/004 et 52-2250/005).