

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 2012-2013

18 JUILLET 2013

Projet de loi portant le Code ferroviaire*Procédure d'évocation*

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

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES FINANCES ET DES AFFAIRES
ÉCONOMIQUES
PAR
MM. DAEMS
ET BELLOT

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 2012-2013

18 JULI 2013

Wetsontwerp houdende de Spoorcodex*Evocatieprocedure*

Wetsontwerp houdende invoeging van een titel 7/1 in de wet van (...) houdende de Spoorcodex, wat betreft de aangelegenheden als bedoeld in artikel 77 van de Grondwet

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR
DE FINANCIËN EN VOOR
DE ECONOMISCHE AANGELEGENHEDEN
UITGEBRACHT DOOR
DE HEREN DAEMS
EN BELLOT

Composition de la commission / Samenstelling van de commissie :

Président / Voorzitter : Ludo Sannen.**Membres / Leden :**

N-VA	Frank Boogaerts, Patrick De Grootte, Lieve Maes, Sabine Vermeulen.
PS	Marie Arena, Ahmed Laaouej, Louis Siquet.
MR	François Bellot, Richard Miller.
CD&V	Wouter Beke, Etienne Schouppe.
sp.a	Ludo Sannen, Fauzaya Talhaoui.
Open Vld	Rik Daems.
Vlaams Belang	Anke Van dermeersch.
Écolo	Jacky Morael.
cdH	Bertin Mampaka Mankamba.

Suppléants / Plaatsvervangers :

Bart De Nijn, Inge Faes, Lies Jans, Helga Stevens, Karl Vanlouwe.
Paul Magnette, Philippe Mahoux, Fabienne Winckel, Olga Zrihen.
Christine Defraigne, Gérard Deprez, Dominique Tilmans.
Dirk Claes, Cindy Franssen, Johan Verstreken.
Dalila Douifi, Fatma Pehlivan, Guy Swennen.
Jean-Jacques De Gucht, Yoeri Vastersavendts.
Yves Buysse, Filip Dewinter.
Benoit Hellings, Cécile Thibaut.
Francis Delpérée, Vanessa Matz.

*Voir :***Documents du Sénat :****5-2210 - 2012/2013 :**

N° 1 : Projet évoqué par le Sénat.

*Voir aussi :***5-2211 - 2012/2013 :**

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

N° 2 : Rapport.

*Zie :***Stukken van de Senaat :****5-2210 - 2012/2013 :**

Nr 1 : Ontwerp geëvoceerd door de Senaat.

*Zie ook :***5-2211 - 2012/2013 :**

Nr 1 : Ontwerp overgezonden door de Kamer van volksvertegenwoordigers.

Nr. 2 : Verslag.

I. INTRODUCTION

Le projet de loi portant le Code ferroviaire, qui relève de la procédure bicamérale facultative, a été déposé le 4 juin 2013 à la Chambre des représentants (doc. Chambre, n° 53-2855/01).

Il a été adopté le 16 juillet 2013 par l'assemblée plénière de la Chambre des représentants

et a été évoqué le même jour par le Sénat.

Le projet de loi insérant un titre 7/1 dans la loi du (...) portant le Code ferroviaire, en ce qui concerne les matières visées à l'article 77 de la Constitution, dont le contenu est intrinsèquement lié à celui du projet de loi à l'examen et qui relève de la procédure bicamérale obligatoire, a été adopté le même jour par la Chambre des représentants (doc. Chambre, n° 53-2856/01).

La commission des Finances et des Affaires économiques a examiné les deux projets de loi les 17 et 18 juillet 2013.

II. EXPOSÉ INTRODUCTIF DE M. MELCHIOR WATHELET, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À L'ENVIRONNEMENT, À L'ÉNERGIE ET À LA MOBILITÉ, ADJOINT À LA MINISTRE DE L'INTÉRIEUR, ET SECRÉTAIRE D'ÉTAT AUX RÉFORMES INSTITUTIONNELLES, ADJOINT AU PREMIER MINISTRE

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

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

Pour exécuter la transposition de ces directives, la Belgique a adopté diverses législations et réglementations (à savoir principalement la loi du 4 décembre 2006, modifiée par l'arrêté royal du 5 mai 2009, par la loi du 26 janvier 2010 et par la loi du 14 avril 2011; la loi du 19 décembre 2006, modifiée par la loi du 22 décembre 2008, par la loi du 6 mai 2009, par la loi

I. INLEIDING

Het optioneel bicameraal wetsontwerp «houdende de Spoorcodex» is op 4 juni 2013 ingediend in de Kamer van volksvertegenwoordigers (stuk Kamer nr. 53-2855/01).

Het wetsontwerp werd op 16 juli 2013 door de plenaire vergadering van de Kamer van volksvertegenwoordigers aangenomen.

Het wetsontwerp werd dezelfde dag door de Senaat geëvoceerd.

Het inhoudelijk verbonden verplicht bicameraal te behandelen wetsontwerp «houdende invoeging van een titel 7/1 in de wet van (...) houdende de Spoorcodex, wat betreft de aangelegenheden als bedoeld in artikel 77 van de Grondwet» werd dezelfde dag aangenomen door de Kamer van volksvertegenwoordigers (stuk Kamer, nr. 53-2856/01).

De commissie voor de Financiën en de Economische Aangelegenheden heeft beide wetsontwerpen besproken op 17 en 18 juli 2013.

II. INLEIDENDE UITEENZETTING DOOR DE HEER MELCHIOR WATHELET, STAATS-SECRETARIS VOOR LEEFMILIEU, ENERGIE EN MOBILITEIT, TOEGEVOEGD AAN DE MINISTER VAN BINNENLANDSE ZAKEN EN GELIJKE KANSEN, EN STAATS-SECRETARIS VOOR STAATSHERVORMING, TOEGEVOEGD AAN DE EERSTE MINISTER

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

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

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

du 23 décembre 2009, par la loi du 26 janvier 2010, par la loi du 29 décembre 2010, par la loi du 14 avril 2011, par la loi du 26 octobre 2011 et par la loi du 28 décembre 2012; la loi du 26 janvier 2010 modifiée par l'arrêté royal du 13 novembre 2011).

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

Les présents projets visent dès lors à codifier les lois suivantes :

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

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

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

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

Il a été décidé aussi de revoir l'articulation entre les différentes dispositions afin de mieux assurer la lisibilité et la compréhension des textes. Cet exercice de codification permet également de préparer l'avenir en facilitant la transposition de la directive 2012/34/UE établissant un espace ferroviaire unique européen

van 6 mei 2009, de wet van 23 december 2009, de wet van 26 januari 2010, de wet van 29 december 2010, de wet van 14 april 2011, de wet van 26 oktober 2011 en de wet van 28 december 2012; en de wet van 26 januari 2010 gewijzigd bij het koninklijk besluit van 13 november 2011).

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

De voorliggende wetsontwerpen strekken er dan ook toe de volgende wetten te codificeren :

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

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

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

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

Er werd ook beslist de wijze waarop de verschillende bepalingen zich tot elkaar verhouden te herzien, teneinde ervoor te zorgen dat de teksten bevattelijker en duidelijker zijn. Die codificatie biedt ook de mogelijkheid de toekomst voor te bereiden door de omzetting te vergemakkelijken van richtlijn 2012/34/

visant à refondre le premier paquet ferroviaire (publiée au *JOCE* en décembre 2012), et que les États membres doivent transposer d'ici le mois de juin 2015.

Les principales modifications

1. *Séparation comptable*

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

2. *Utilisation de l'infrastructure ferroviaire*

Le Code ferroviaire consacre le droit d'accès à l'infrastructure ferroviaire pour les associations touristiques effectuant des circuits touristiques avec du matériel historique et reconnues à cette fin.

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

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

Si un candidat qui n'est pas une entreprise ferroviaire demande une capacité d'infrastructure, il se peut qu'il soit contraint de faire appel à une entreprise ferroviaire pour utiliser la capacité demandée, ce qui ne peut alors pas être considéré comme un transfert.

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

EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte. Die in het *Publicatieblad* van december 2012 verschenen richtlijn, die ertoe strekt het eerste spoorwegpakket grondig te hervormen, moet tegen juni 2015 worden omgezet door de lidstaten.

De belangrijkste wijzigingen

1. *Gescheiden boekhoudingen*

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

2. *Gebruik van de spoorweginfrastructuur*

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

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

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

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

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

3. Sécurité d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire

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

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

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

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

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

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

3. Exploitationveiligheid van de spoorweginfrastructuur

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

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

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

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

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

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

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

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

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

III. DISCUSSION GÉNÉRALE

Mme Maes explique que l'on parle d'instaurer une carte de légitimation sans définir concrètement la manière dont cette carte sera établie, ce pouvoir étant manifestement attribué au Roi. A-t-on pensé à s'inspirer d'exemples de cartes existantes dans d'autres services tels que la police ?

L'article 111 du projet de loi portant le Code ferroviaire concerne la banque de données à établir par l'organisme d'enquête, qui contiendra les informations sur les incidents et accidents, mais l'intervenante a compris qu'aucun rapport d'enquête ne sera répertorié dans cette banque de données. Pourquoi ?

Le projet de loi contient une modification qui prévoit que les agents du gestionnaire de l'infrastructure n'auront plus la qualité d'officier de police judiciaire. Quelle en est la raison ?

Les règles et exigences relatives à l'examen de conducteur de train et au registre des licences de conducteur de train ont été annoncées comme étant des nouveautés. L'intervenante pensait que tel était déjà le cas avec une loi antérieure.

Le projet de loi prévoit une série de démarches en vue de la libéralisation du marché, mais celle-ci ne

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

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

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

III. ALGEMENE BESPREKING

Mevrouw Maes legt uit dat er sprake is van de invoering van een legitimatiekaart zonder dat er een concrete omschrijving is over de manier waarop de kaart zal worden opgesteld, die bevoegdheid is blijkbaar voorzien voor de Koning. Is er nagedacht over het gebruik van voorbeelden van bestaande kaarten van andere diensten zoals politie ?

In artikel 111 van het wetsontwerp houdende de Spoorcodex wordt gesproken over de gegevensbank voor het onderzoeksorgaan die informatie zal bevatten over incidenten en ongevallen, maar spreekster heeft begrepen dat er geen onderzoeksverslagen in zullen worden opgenomen. Waarom is dat het geval ?

Het wetsontwerp bevat een wijziging die erin voorziet dat agenten van de infrastructuurbeheerder niet langer de hoedanigheid hebben van officier van gerechtelijke politie, ook daar wenst spreekster te weten waarom dat het geval is.

De regels en de vereisten voor het examen van treinbestuurder en voor het register van treinvergunningen zijn aangekondigd als een nieuw element. Spreekster dacht dat dit al het geval was met een eerdere wet.

Het wetsontwerp voorziet in een aantal stappen richting vrijmaking van de markt, maar er is op dat

concerne pas le transport des personnes. Ne serait-il pas utile d'entreprendre déjà des démarches à ce niveau-là ?

L'article 226 du même projet de loi habilite le Roi à modifier l'ordre, la numérotation et la forme du Code ferroviaire, ainsi que les références qui y figurent. L'intervenante se demande pourquoi les pouvoirs du Roi sont définis de manière aussi large.

En termes d'homologation, on tient manifestement compte des homologations dans d'autres pays. Le FYRA avait apparemment été homologué en Italie. Cela signifie-t-il qu'on pourrait à nouveau être confronté aux mêmes problèmes à l'avenir ?

M. Schoupe souligne que la rédaction de ce Code a nécessité un travail colossal. Il souhaite donc féliciter les différents acteurs pour la qualité de ce travail et du texte. L'objectif d'un code comme celui à l'examen est de clarifier l'ensemble des dispositions législatives qui existent dans le secteur ferroviaire et qui étaient devenues incompréhensibles pour les non-spécialistes, en raison, notamment de directives européennes.

L'existence du Code ferroviaire est donc en soi une chose très positive et, à l'avenir, toute nouvelle transposition d'une directive européenne donnera lieu à une adaptation automatique, afin que l'on dispose toujours d'un texte complet clair et logique.

Monsieur Bellot se demande si un tableau de concordance des transpositions de directives européennes a été prévu. Cela permettrait de travailler de manière très efficace lorsque de nouvelles modifications devront être apportées.

L'intervenant salue l'élaboration de ce Code ferroviaire car la matière est extrêmement complexe.

Mme Talhaoui demande comment le Code ferroviaire cadre avec la législation d'autres pays, par exemple dans le domaine des responsabilités lors de transports internationaux.

M. Wathelet, secrétaire d'État, explique qu'un « Accord Benelux » (Belgique, Pays-Bas, Grand-Duché de Luxembourg, France et Suisse) existe déjà dans le domaine de l'interopérabilité. Le Code ferroviaire ne constitue nullement une obligation européenne, mais il y avait un réel souhait en Belgique d'en rédiger un, notamment parce qu'un grand nombre de trains transportant des marchandises transitent par notre pays, et qu'il est tout à fait essentiel, pour des impératifs de sécurité, de proposer un texte clair et lisible.

vlak geen sprake van het personenvervoer. Zou het niet nuttig zijn om daar al stappen voor te ondernemen ?

In artikel 226 van hetzelfde wetsontwerp krijgt de Koning de bevoegdheid om de Spoorcodex te wijzigen in volgorde, nummering, vorm en verwijzing. Spreekster vraagt zich af waarom de bevoegdheden voor de Koning zo ruim zijn opgevat.

In verband met homologatie wordt er blijkbaar rekening gehouden met de homologatie in andere landen. De FYRA was waarschijnlijk gehomologeerd in Italië. Betekent dit dat er een kans bestaat dat dezelfde problemen zich in de toekomst nog zouden voordoen ?

De heer Schoupe benadrukt dat het opmaken van deze Codex een bijzonder omvangrijk werk is geweest. Hij wenst daarom de verschillende actoren te feliciteren voor de kwaliteit van het werk en de tekst. De doelstelling van een codex als deze is om duidelijkheid te creëren in het geheel van de wetgevende bepalingen die bestaan ten aanzien van de spoorwegen en die door onder andere Europese richtlijnen ondoorgrondelijk waren geworden voor niet-specialisten.

Het bestaan van de Spoorcodex op zich is dus een zeer positieve zaak en in de toekomst zal er, telkens er een nieuwe omzetting van een Europese richtlijn zal moeten gebeuren, een automatische aanpassing worden aangebracht zodat er steeds met een duidelijk en logisch geheel zal kunnen worden gewerkt.

De heer Bellot vraagt zich af of er gezorgd is voor een concordantietabel van de omzetting van de Europese richtlijnen. Op die manier kan men heel efficiënt werken wanneer nieuwe wijzigingen moeten worden aangebracht.

Spreker is tevreden dat die Spoorcodex wordt opgesteld, want het is een uiterst ingewikkelde aangelegenheid.

Mevrouw Talhaoui vraagt zich af hoe de Spoorcodex zich verhoudt ten opzichte van de wetgeving in andere landen, bijvoorbeeld op het vlak van verantwoordelijkheden bij internationaal vervoer.

De heer Wathelet, staatssecretaris, legt uit dat er op het vlak van interoperabiliteit een « Benelux-akkoord » (België, Nederland, Groothertogdom Luxemburg, Frankrijk en Zwitserland) bestaat. De Codex is geen Europese verplichting, maar er was in België een echte wens om er één op te stellen onder andere omdat een groot aantal treinen voor goedertransport ons land doorkruisen en dat het zeker op het vlak van veiligheid belangrijk is om een duidelijke en leesbare tekst aan te bieden.

En ce qui concerne le tableau de concordance pour les transpositions de directives européennes, il est vrai que c'était une des remarques du Conseil d'État. L'élaboration de ce tableau est prévue en même temps que le quatrième paquet ferroviaire pour éviter de faire le travail deux fois. Mais ce tableau sera en effet important car l'on sait qu'il y aura de plus en plus de législation européenne et qu'il faudra donc régulièrement adapter le Code ferroviaire.

Voilà pourquoi cet article 226 est si important. Il est essentiel de confier l'habilitation qui y est prévue au Roi pour que le Code ferroviaire puisse toujours être adapté en temps utile et que sa clarté et sa lisibilité puissent être garanties, étant donné qu'un grand nombre de nouvelles dispositions européennes sont sur les rails.

En ce qui concerne la carte de légitimation, plusieurs arrêtés royaux seront élaborés et il est tout à fait normal de confier ce type de compétences au pouvoir exécutif.

La banque de données ne contiendra que des informations sur les accidents et incidents constatés.

En ce qui concerne la libéralisation du transport ferroviaire de voyageurs, aucune décision n'a encore été prise au niveau européen et il serait donc prématuré d'inscrire des dispositions à ce sujet dans le Code ferroviaire. Le secrétaire d'État pense que la libéralisation du transport ferroviaire de voyageurs n'est possible que si elle représente une plus-value pour les passagers. Pour le moment, il est trop tôt pour émettre un jugement en la matière.

Les trains doivent être homologués dans chaque État, mais cette procédure se déroule dans le respect des règles européennes imposées. Les informations à communiquer, les modalités à suivre pour une homologation et les différentes règles à respecter sont surtout définies au niveau européen. La Belgique ne peut pas contester l'homologation accordée dans un autre pays, même si la procédure en la matière diffère quelque peu de la nôtre.

En ce qui concerne la qualité d'officier de police judiciaire, celle-ci n'a bien entendu pas été retirée de manière générale. Le personnel de Securail qui a besoin de compétences judiciaires dispose toujours de cette qualité.

IV. VOTES

L'ensemble du projet de loi portant le Code ferroviaire a été adopté par 8 voix et 1 abstention.

Les articles 1^{er} à 8 ainsi que l'ensemble du projet de loi insérant un titre 7/1 dans la loi du ... portant le Code ferroviaire, en ce qui concerne les matières

Een van de opmerkingen van de Raad van State betrof inderdaad de concordantietabel voor de omzetting van de Europese richtlijnen. Het opstellen van die tabel is samen met het vierde spoorwegpakket gepland, om te voorkomen dat men het werk tweemaal doet. Het is juist dat die tabel belangrijk wordt, want zoals men weet komt er steeds meer Europese wetgeving en zal men de Spoorcodex dus regelmatig moeten aanpassen.

Het is ook daarom dat artikel 226 zo belangrijk is. Het is essentieel om deze bevoegdheid te voorzien voor de Koning zodat de Spoorcodex altijd tijdig kan worden aangepast en zo de duidelijkheid en de leesbaarheid kan worden gegarandeerd, aangezien er nog veel nieuwe Europese bepalingen te verwachten zijn.

Wat de legitimatiekaart betreft, zullen er verschillende Koninklijke Besluiten worden uitgewerkt en het is volledig normaal dat dit soort bevoegdheden aan de uitvoerende macht worden toevertrouwd.

De gegevensbank zal enkel gegevens bevatten over vastgestelde ongevallen en incidenten.

Op het vlak van de liberalisering van het personenvervoer via het spoor is er nog geen beslissing genomen op het Europees niveau en het is dus nog te vroeg om dit te regelen in deze Spoorcodex. De staatssecretaris denkt dat de liberalisering van het personenvervoer enkel mogelijk is als blijkt dat dit een meerwaarde zou betekenen voor de passagiers. Momenteel is het nog te vroeg om daarover te oordelen.

Treinen moeten worden gehomologeerd in iedere staat, maar dat verloopt volgens Europese regels die gerespecteerd moeten worden. De informatie, de manier waarop er moet worden gehomologeerd en de verschillende te respecteren regels worden vooral bepaald op het Europees niveau. België mag niet zomaar afstand nemen van de homologatie in een ander land ook al wordt de homologatie niet via exact dezelfde procedure toegepast als bij ons.

Wat de hoedanigheid van de officier van gerechtelijke politie betreft, werd die natuurlijk niet voor iedereen ingetrokken. Het personeel van Securail dat deze bevoegdheden nodig heeft, beschikt nog steeds over deze hoedanigheid.

IV. STEMMINGEN

Het wetsontwerp «houdende de Spoorcodex» is in zijn geheel aangenomen met 8 stemmen bij 1 onthouding.

De artikels 1 tot en met 8 alsmede het wetsontwerp in zijn geheel «houdende invoeging van een titel 7/1 in de wet van (...) houdende de Spoorcodex, wat

visées à l'article 77 de la Constitution, ont été adoptés par 8 voix et 1 abstention.

Confiance a été faite aux rapporteurs pour un rapport oral.

Les rapporteurs,

Rik DAEMS.
François BELLOT.

Le président,

Ludo SANNEN.

*
* *

**Les textes adoptés par la commission
sont identiques aux textes adoptés par
la Chambre des représentants
(voir les docs. Chambre, n^{os} 53-2855/5
et 53-2856/3).**

betreft de aangelegenheden als bedoeld in artikel 77 van de Grondwet» zijn aangenomen met 8 stemmen bij 1 onthouding.

Vertrouwen werd geschonken aan de rapporteurs voor het uitbrengen van een mondeling verslag.

De rapporteurs,

Rik DAEMS.
François BELLOT.

De voorzitter,

Ludo SANNEN.

*
* *

**De door de commissie aangenomen teksten zijn
dezelfde als de teksten van de door de Kamer
van volksvertegenwoordigers aangenomen teksten
(zie stukken Kamer, nrs. 53-2855/5
en 53-2856/3).**