

**CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE**

15 avril 2020

PROPOSITION DE LOI**visant à prendre des mesures de lutte
contre la propagation du coronavirus
COVID-19 en matière ferroviaire**(déposée par MM. Emmanuel Burton et
Vincent Scourneau)**BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS**

15 april 2020

WETSVOORSTEL**om maatregelen te nemen in de strijd
tegen de verspreiding van het coronavirus
COVID-19 inzake spoorvervoer**(ingediend door de heren Emmanuel Burton en
Vincent Scourneau)**RÉSUMÉ**

Dans le contexte de la pandémie de Coronavirus à laquelle notre pays est confronté et de ses conséquences à plus long terme sur le secteur ferroviaire, la présente proposition de loi vise à assurer la continuité du transport ferroviaire voyageur et fret et ce, en raison du fait qu'il s'agit d'un service public essentiel nécessaire à la protection des besoins vitaux de la Nation et des besoins de la population.

SAMENVATTING

In de context van de Coronavirus-pandemiecrisis waarmee ons land wordt geconfronteerd en van de gevolgen op lange termijn voor de spoorwegsector, beoogt dit wetsvoorstel de continuïteit van het reizigers- en goederenvervoer per spoor te handhaven, en dit omdat het gaat om een essentiële openbare dienst noodzakelijk voor de bescherming van de vitale belangen van de Natie en de behoeften van de bevolking.

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

Abréviations dans la numérotation des publications:		Afkorting bij de numering van de publicaties:	
DOC 55 0000/000	Document de la 55 ^e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi	DOC 55 0000/000	Parlementair document van de 55 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA	Questions et Réponses écrites	QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral	CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV	Compte Rendu Analytique	CRABV	Beknopt Verslag
CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)	CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)
PLEN	Séance plénière	PLEN	Plenum
COM	Réunion de commission	COM	Commissievergadering
MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	MOT	Moties tot besluit van interpellaties (beige gekleurd papier)

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

La présente proposition de loi s'inscrit dans le contexte de la pandémie de coronavirus (COVID-19) à laquelle notre pays est confronté.

L'objectif de cette proposition de loi consiste à maintenir la continuité du transport ferroviaire en travaillant sur différentes problématiques.

Il convient de noter à titre liminaire, que la fixation de dates limites fixes quant à l'application des mesures prévues par la présente proposition, est rendue nécessaire en raison, d'une part, de l'entrée en vigueur au 16 juin 2020 de textes européens directement applicables qui auront un impact important sur le secteur ferroviaire belge, et d'autre part, du fait que la Commission européenne a fait savoir aux États membres qu'elle souhaitait que les décisions prises par ces États durant la période de crise et dérogeant à des délais fixés dans le droit européen, soient fixés de manière claire et lui soient notifiés.

Il est également entendu que la fixation de ces délais ne préjuge en aucun cas de la fin de la crise liée à la pandémie de COVID-19, et qu'ils seront éventuellement adaptés en fonction de l'évolution de ladite crise.

Malgré la prise en considération des contraintes imposées par le droit européen et la potentielle adaptation des mesures proposées dans le cadre de la présente proposition de loi, il convient de soutenir les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure qui, de par leur mobilisation exclusive visant à garantir la continuité des transports ferroviaires de voyageurs et de fret afin d'assurer un service essentiel tant pour les travailleurs des services essentiels que pour la chaîne d'approvisionnement à la fois en Belgique et sur le territoire de l'Union européenne, ne sont pas en mesure de remplir pleinement certaines des obligations leur incombant et qu'il est dès lors nécessaire d'adopter des mesures en ce sens.

À cela s'ajoute que les services de l'État sont actuellement mobilisés dans la prise des mesures urgentes pour combattre le COVID-19, ce qui a pour conséquence qu'une série de décisions permettant de maintenir la validité des autorisations nécessaires aux entreprises du secteur ferroviaire pour poursuivre leurs opérations de transport, ne pourront pas être prises par les entités

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Voorliggend wetsvoorstel kadert in de context van de coronavirus (COVID-19)-pandemie waarmee ons land wordt geconfronteerd.

De doelstelling van dit wetsvoorstel is om de continuïteit van het spoorvervoer te handhaven door te werken aan verschillende zaken.

Er dient voorafgaandelijk op gewezen te worden dat de vaststelling van de uiterste termijnen voor de toepassing van de maatregelen waarin dit voorstel voorziet, noodzakelijk is geworden wegens, enerzijds, de inwerkingtreding op 16 juni 2020 van rechtstreeks toepasselijke Europese teksten die een aanzienlijke impact zullen hebben op de Belgische spoorwegsector en, anderzijds, het feit dat de Europese Commissie de lidstaten ervan op de hoogte heeft gebracht dat zij wenst dat de beslissingen die deze staten tijdens de crisisperiode hebben genomen en die afwijken van de in het Europees recht vastgestelde termijnen, duidelijk worden vastgesteld en aan haar worden meegedeeld.

Het is ook duidelijk dat de vaststelling van deze termijnen geenszins vooruitloopt op het einde van de crisis die verband houdt met de COVID-19-pandemie en dat zij in het licht van de ontwikkeling van de genoemde crisis kunnen worden aangepast.

Ondanks de door het Europees recht opgelegde beperkingen en de mogelijke aanpassing van de in het kader van dit wetsvoorstel voorgestelde maatregelen, is het passend om steun te verlenen aan spoorwondernemingen en de infrastructuurbeheerder die door hun exclusieve mobilisatie voor het verzekeren van de continuïteit van het reizigers- en goederenvervoer per spoor teneinde een essentiële dienst te verzekeren zowel voor de werknemers in de essentiële diensten als voor de bevoorradingsketen in België en op het grondgebied van de Europese Unie, niet in de mogelijkheid zijn om volledig te voldoen aan bepaalde verplichtingen die op hen rusten en dat het dus noodzakelijk is om in die zin maatregelen te nemen.

Daar komt nog bij dat de overheidsdiensten momenteel gemobiliseerd worden voor het nemen van dringende maatregelen voor het bestrijden van COVID-19, met als gevolg dat een reeks besluiten voor het behoud van de geldigheid van de toelatingen die de ondernemingen van de spoorwegsector nodig hebben om hun vervoersactiviteiten voort te zetten, door de genoemde entiteiten niet

susmentionnées dans les délais impartis par ou en vertu de la loi.

Enfin, il convient de souligner qu'il est fort probable que le secteur ferroviaire, l'Autorité de sécurité ainsi que l'Administration doivent faire face à un nombre recrudescant d'absences pour maladie, absences qui impacteront le fonctionnement habituel de ces différents acteurs du secteur ferroviaire.

Différentes mesures ont dès lors été adoptées afin:

1° de permettre à l'Autorité de sécurité, pour une durée limitée, de prolonger le délai de 4 mois dont elle dispose pour prendre ses décisions;

2° de permettre à la SNCB pour une durée limitée, de réaliser des annonces en français, néerlandais, allemand et anglais vers les voyageurs et vers toute personne présente dans les gares;

3° d'assurer pour une période limitée dans le temps, la validité de différentes autorisations nécessaires au bon fonctionnement du secteur ferroviaire telles que les licences d'entreprises ferroviaires, les licences et les attestations de conducteurs de train, les certificats des accompagnateurs de train et des autres membres du personnel de sécurité, les certificats de sécurité des entreprises ferroviaires, ...;

4° de prévoir des dérogations aux principes de gestion de la capacité afin d'assurer l'approvisionnement;

5° de prévoir la possibilité de déroger aux règles de repos journaliers consécutifs pour les conducteurs de train assurant des services transfrontaliers;

6° de prolonger les mesures de soutien au trafic diffus ainsi qu'au transport combiné pour l'année 2021.

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Article 1^{er}

Le présent article fixe le fondement constitutionnel de la compétence.

kunnen genomen worden binnen de bij of krachtens de wet gestelde termijnen.

Tot slot moet worden benadrukt dat het zeer waarschijnlijk is dat de spoorwegsector, de Veiligheidsinstantie en het Bestuur te maken zullen krijgen met een toenemend aantal afwezigheden wegens ziekte, afwezigheden die het normale functioneren van deze verschillende actoren van de spoorwegsector zullen beïnvloeden.

Bijgevolg werden verschillende maatregelen genomen teneinde:

1° de Veiligheidsinstantie toe te laten om gedurende een bepaalde tijd, de termijn van 4 maanden waarover zij beschikt om haar beslissingen te nemen, te verlengen;

2° de NMBS toe te laten om gedurende een bepaalde tijd, aankondigingen te doen in het Nederlands, het Frans, het Duits en het Engels aan reizigers en aan elke persoon die aanwezig is in de stations;

3° gedurende een bepaalde tijd, de geldigheid te garanderen van verschillende toelatingen die nodig zijn voor het verzekeren van de goede werking van de spoorwegsector, zoals de vergunningen van spoorwegondernemingen, de vergunningen en bevoegdheidsbewijzen van treinbestuurders, de certificaten van treinbegeleiders en andere leden van het veiligheidspersoneel, de veiligheidscertificaten van spoorwegondernemingen, ...;

4° afwijkingen te voorzien op principes voor het beheer van de capaciteit teneinde de bevoorrading te verzekeren;

5° de mogelijkheid te voorzien om af te wijken van de regels van opeenvolgende dagelijkse rusttijden voor treinbestuurders die grensoverschrijdende diensten verzekeren;

6° de verlenging van de steunmaatregelen aan het verspreid en gecombineerd vervoer voor het jaar 2021.

ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

Artikel 1

Dit artikel bepaalt de grondwettelijke bevoegdheidsgrondslag.

Art. 2

Le présent article vise à prolonger le délai dont l'Autorité de sécurité dispose pour prendre ces décisions en vertu du Code ferroviaire et de ses arrêtés d'exécution.

Cette prolongation de délai n'est toutefois possible qu'aux conditions suivantes:

— pour des demandes complètes qui sont soumises ou qui sont en cours de traitement durant la période courant du 1^{er} mars 2020 au 30 août 2020;

— pour autant que l'intervention d'un organisme tiers ou que des visites sur place sont nécessaires pour que l'Autorité de sécurité puisse prendre sa décision.

La durée de la prolongation est équivalente au délai pris par l'organisme tiers ou nécessaire pour réaliser les visites sur place.

L'Autorité de sécurité est néanmoins tenue, dans le cadre des hypothèses énumérées ci-avant, de prendre sa décision au plus tard avant le 30 décembre 2020 pour autant que le dossier qui lui est soumis est complet.

Art. 3

Cet article prévoit, pendant la durée de la crise sanitaire, des mesures permettant le maintien de validité des licences d'entreprises ferroviaire, et ce, en vue de garantir la continuité du trafic ferroviaire.

L'objectif de cette disposition est de maintenir la validité des licences visées ci-avant en prévoyant un report des réexamens périodiques à une période où la situation sera revenue à la normale et où les différents organismes concernés disposeront de leur pleine capacité fonctionnelle.

L'Administration a jusqu'au 31 décembre 2020 pour effectuer les réexamens périodiques susmentionnés en vue du maintien des licences d'entreprises ferroviaires.

Le délai octroyé à l'Administration court jusqu'au 31 décembre 2020 puisque d'une part, la charge administrative est relativement faible et, d'autre part, le risque d'engorgement dû aux réexamens susmentionnés est limité au vu du nombre restreint d'entreprises ferroviaires concernées.

Art. 2

Dit artikel beoogt de termijn waarover de Veiligheidsinstantie beschikt om haar beslissingen te nemen op grond van de Spoorcodex en zijn uitvoeringsbesluiten, te verlengen.

Deze termijnverlenging is echter slechts mogelijk onder de volgende voorwaarden:

— voor volledige aanvragen die zijn ingediend of behandeld worden in de periode van 1 maart 2020 tot 30 augustus 2020;

— voor zover de tussenkomst van een derde instantie of plaatsbezoeken nodig zijn opdat de Veiligheidsinstantie haar beslissing kan nemen.

De termijn van de verlenging is gelijk aan de termijn die de derde instantie heeft genomen of die nodig is voor het uitvoeren van de plaatsbezoeken.

De Veiligheidsinstantie is niettemin gehouden om in het kader van voornoemde hypothesen haar beslissing uiterlijk op 30 december 2020 te nemen voorzover het dossier dat aan haar is voorgelegd volledig is.

Art. 3

Dit artikel voorziet, voor de duur van de gezondheids-crisis, in maatregelen tot handhaving van de geldigheid van vergunningen van spoorwegondernemingen en dit met het oog op de continuïteit van het spoorwegvervoer.

De doelstelling van die bepaling is het behoud van de geldigheid van bovenvermelde vergunningen door de nieuwe onderzoeken uit te stellen tot een periode waarin de situatie weer normaal zal zijn en de verschillende betrokken instanties weer over hun volledige functionele capaciteit zullen beschikken.

Het Bestuur krijgt tot en met 31 december 2020 de tijd om bovengenoemde periodieke nieuwe onderzoeken uit te voeren met het oog op het behoud van de vergunningen van spoorwegondernemingen.

De termijn toegekend aan het Bestuur loopt tot en met 31 december 2020 omdat, enerzijds, de administratieve last relatief laag is en, anderzijds, het risico van overbelasting te wijten aan voornoemde nieuwe onderzoeken beperkt is gelet op het gering aantal betrokken spoorwegondernemingen.

Art. 4

Cet article prévoit, pour la durée de la crise sanitaire, une possibilité pour les entreprises ferroviaires de prolonger la durée de validité de leurs certificats de sécurité à une durée de cinq ans à dater du jour de la délivrance desdits certificats.

En effet, il a été décidé, après consultation de l'Autorité de sécurité chargée du renouvellement de ces certificats, d'en étendre la durée de validité à cinq ans (ce que permet 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) si ces entreprises le souhaitent et en font la demande à ladite Autorité par lettre recommandée avec accusé de réception, dans un délai d'un mois à compter de la publication de la présente loi dans le *Moniteur belge*.

Le fait de laisser le choix à chaque entreprise ferroviaire de demander ou non une telle prolongation permet de tenir compte des différentes dates auxquelles le certificat de sécurité de chaque entreprise viendrait à expirer, et de permettre aux entreprises qui le souhaiteraient de ne pas prolonger leur certificat auprès de l'Autorité de sécurité belge, mais de demander plutôt un certificat de sécurité unique à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer lorsque le pilier technique du 4^e paquet ferroviaire sera entré en vigueur en Belgique.

En ce qui concerne les modalités d'envoi de la décision des entreprises ferroviaires qui souhaitent faire prolonger la durée de validité de leur certificat de sécurité, il convient de souligner que le règlement (UE) n° 910/2014 du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 2014 sur l'identification électronique et les services de confiance pour les transactions électroniques au sein du marché intérieur et abrogeant la directive 1999/93/CE prévoit un cadre juridique pour les envois électroniques recommandés.

L'article 43 de ce règlement détermine que l'effet juridique et la recevabilité des données envoyées et reçues à l'aide d'un service d'envoi recommandé électronique comme preuves en justice ne peuvent être refusés au seul motif que cet envoi a été effectué sous une forme électronique.

Les entreprises ferroviaires peuvent donc, le cas échéant, envoyer de façon digitale l'envoi recommandé adressé à l'Autorité de sécurité par lequel ils demandent la prolongation de la durée de validité de leur certificat de sécurité à 5 ans, conformément au règlement susmentionné.

Art. 4

Dit artikel voorziet, voor de duur van de gezondheids-crisis, in een mogelijkheid voor spoorwegondernemingen om hun veiligheidscertificaten te verlengen tot een duur van vijf jaren vanaf de datum van afgifte van de genoemde certificaten.

Bovendien is, na overleg met de Veiligheidsinstantie die belast is met de vernieuwing van deze certificaten, besloten de geldigheidsduur te verlengen tot vijf jaar (wat volgens de richtlijn 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 2008 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Gemeenschap is toegestaan) indien deze ondernemingen het wensen en binnen een maand na de bekendmaking van deze wet in het *Belgisch Staatsblad* bij aangetekend schrijven met ontvangstbevestiging bij de genoemde instantie een verzoek indienen.

Door het aan elke spoorwegonderneming over te laten om al dan niet een dergelijke verlenging aan te vragen, kan rekening worden gehouden met de verschillende data waarop het veiligheidscertificaat van elke onderneming afloopt, en kunnen ondernemingen die dat zouden wensen hun certificaat niet bij de Belgische Veiligheidsinstantie verlengen maar bij het Spoorwegbureau van de EU een uniek veiligheidscertificaat aanvragen zodra de technische pijler van het 4de spoorwegpakket in België in werking is getreden.

Voor wat betreft de modaliteiten van verzending van de beslissing van de spoorwegondernemingen die de geldigheidstermijn van hun veiligheidscertificaat wensen te verlengen, wordt benadrukt dat de verordening (EU) Nr. 910/2014 van het Europees Parlement en de Raad van 23 juli 2014 betreffende elektronische identificatie en vertrouwensdiensten voor elektronische transacties in de interne markt en tot intrekking van richtlijn 1999/93/EG een juridisch kader biedt voor de elektronisch aangetekende zending.

Artikel 43 van deze verordening bepaalt dat het rechtsgevolg en de toelaatbaarheid als bewijsmiddel in gerechtelijke procedures van gegevens die via een elektronische aangetekende zending zijn verstuurd, niet mogen worden ontkend louter op grond van het feit dat dit elektronisch is verstuurd.

De spoorwegondernemingen kunnen dus desgevallend het aangetekend schrijven, gericht aan de Veiligheidsinstantie, waarbij zij verzoeken om de verlenging van de geldigheidsduur van hun veiligheidscertificaat tot 5 jaar, digitaal versturen overeenkomstig voormelde verordening.

Art. 5, 6, 7 et 8

Ces articles prévoient, pour la durée de crise sanitaire, des mesures pour le maintien de la validité:

1° à l'article 5, des licences des conducteurs de trains;

2° à l'article 6, des attestations des conducteurs de train;

3° à l'article 7, des certificats des accompagnateurs de train;

4° à l'article 8, des certificats du personnel de sécurité autre que les conducteurs de train et les accompagnateurs de train.

En effet, pour le maintien de la validité des autorisations précitées, certaines dispositions du Code ferroviaire, des normes européennes, ou des règles internes prévues dans le système de gestion de la sécurité des utilisateurs de l'infrastructure concernés, imposent que le personnel de sécurité visé aux points 1°, 2°, 3° et 4°, se soumette à intervalles réguliers à des évaluations périodiques.

Dès lors, ces dispositions se traduisent de manière concrète, en un maintien en vigueur des autorisations précitées au moyen de la dispense pour les entreprises actives dans le secteur ferroviaire, de l'obligation de soumettre leur personnel de sécurité à des examens médicaux et à des évaluations périodiques. En effet, face à l'impossibilité fonctionnelle d'organiser à temps les formations, les visites médicales et les évaluations périodiques précitées en raison de la crise sanitaire, l'absence du maintien de la validité des autorisations précitées aurait pour effet de paralyser le transport ferroviaire national.

Il convient néanmoins de préciser que ce maintien de validité est limité dans le temps, à savoir pour une période courant du 1^{er} mars 2020 jusqu'au 30 septembre 2020 (période qui correspond à la période pendant laquelle les effets de la crise pandémique sont supposés se faire ressentir pour ces entreprises et pour l'Administration de telle façon que les examens médicaux et les évaluations périodiques ne pourront pas être organisés), et que ce maintien est conditionné par le fait que les évaluations qui n'ont pas eu lieu durant cette période soient réalisées au plus tard pour le 31 mars 2021.

Le report des évaluations jusqu'au 31 mars 2021 a été fixé puisqu'il apparaît de manière évidente qu'un délai de trois mois à compter du 30 septembre 2020 pour permettre à l'ensemble des utilisateurs de l'infrastructure

Art. 5, 6, 7 en 8.

Deze artikelen voorzien, voor de duur van de gezondheidscrisis, in maatregelen tot handhaving van de geldigheid:

1° in artikel 5, van vergunningen van treinbestuurders;

2° in artikel 6, van bevoegdheidsbewijzen van treinbestuurders;

3° in artikel 7, van certificaten van treinbestuurders;

4° in artikel 8, van certificaten van veiligheidspersoneel andere dan treinbestuurders en treinbegeleiders.

Voor het behoud van de geldigheid van voornoemde toelatingen, leggen sommige bepalingen van de Spoorcodex, Europese normen of interne regels opgenomen in het veiligheidsbeheersysteem van de betrokken infrastructuurgebruikers op dat het veiligheidspersoneel bedoeld in de punten 1°, 2°, 3° en 4° zich op regelmatige tijdstippen moet onderwerpen aan periodieke beoordelingen.

Bijgevolg komen deze bepalingen er in de praktijk op neer dat bovengenoemde toelatingen van kracht blijven doordat ondernemingen die in de spoorwegsector actief zijn, zijn vrijgesteld van de verplichting om hun veiligheidspersoneel te onderwerpen aan medische onderzoeken en aan periodieke beoordelingen. Gezien de functionele onmogelijkheid om bovengenoemde opleidingen, medische onderzoeken en periodieke beoordelingen tijdig te organiseren wegens de gezondheidscrisis, zou het niet behouden van de geldigheid van bovengenoemde toelatingen tot gevolg hebben dat het nationale spoorwegvervoer wordt verlamd.

Er moet echter worden gepreciseerd dat dit behoud van de geldigheid beperkt is in de tijd, d.w.z. voor een periode vanaf 1 maart 2020 tot en met 30 september 2020 (de periode waarin de gevolgen van de pandemische crisis naar verwachting door deze ondernemingen en het Bestuur zodanig zullen worden gevoeld dat medische onderzoeken en periodieke beoordelingen niet kunnen worden georganiseerd), en dat dit behoud afhankelijk is van de voorwaarde dat de beoordelingen die in deze periode niet hebben plaatsgevonden uiterlijk op 31 maart 2021 plaatsvinden.

Het uitstel van de beoordelingen tot 31 maart 2021 is bepaald omdat het evident lijkt dat een termijn van drie maanden, te rekenen vanaf 30 september 2020, om alle infrastructuurgebruikers toe te laten hun situatie te

de régulariser leur situation ne sera pas suffisant et ce, en raison du fait qu'un nombre important d'utilisateurs de l'infrastructure devront se mettre en conformité en particulier en ce qui concerne les exigences en matière de formation continue et qu'il existe par conséquent, un risque d'engorgement des centres médicaux, de formation et d'examen après la sortie de la période de crise et ce, d'autant plus, si des évaluations de personnel de sécurité sont prévues en même temps que les évaluations qui ont été reportées sur la base de la présente proposition de loi.

Art. 9

Le présent article prévoit que, eu égard à l'importance du fret ferroviaire pour la continuité de l'approvisionnement alimentaire, matériel et sanitaire, dans le cadre de la crise actuelle, celui-ci puisse recevoir la priorité sur les autres circulations.

Cet article prévoit également la possibilité d'annuler des sillons attribués à des entreprises ferroviaires fournissant des services de transport de voyageurs pour les réallouer ensuite au trafic fret. Cette faculté sera toutefois examinée au cas par cas et en fonction des nécessités réelles d'assurer par le biais du transport ferroviaire de fret, les besoins vitaux de la Nation et les besoins de la population, en tenant compte notamment de la coordination des capacités attribuées aux trafics transfrontaliers de marchandises.

Ces dispositions dérogatoires au droit commun donnant la priorité au fret ne seront d'application que pendant la période de la crise COVID-19.

Art. 10

Afin de contribuer à solutionner le risque probable d'absentéisme au sein des conducteurs de train, cet article prévoit une disposition visant à enjoindre les partenaires sociaux de mener des négociations concernant le fait d'autoriser que les conducteurs de train qui prestent sur des trajets internationaux prennent plusieurs repos journaliers hors résidence consécutifs. Cette disposition est donc sans préjudice de la concertation sociale.

Cette disposition est conforme au droit européen (directive 2005/47/CE du Conseil du 18 juillet 2005 concernant l'accord entre la Communauté européenne du rail (CER) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) sur certains aspects des conditions d'utilisation des travailleurs mobiles effectuant

regulariseren niet voldoende zal zijn en dit omwille van het feit dat een belangrijk aantal infrastructuurgebruikers zich in regel zullen moeten stellen in het bijzonder voor wat betreft de vereisten inzake permanente opleiding en dat er bijgevolg na afloop van de crisisperiode een risico van overbelasting bestaat bij de medische, opleidings- en beoordelingscentra en dat, des te meer wanneer beoordelingen van veiligheidspersoneel tegelijkertijd voorzien zijn met beoordelingen die werden uitgesteld op basis van voorliggend wetsvoorstel.

Art. 9

Dit artikel voorziet dat, gelet op het belang van het goederenvervoer per spoor voor de continuïteit van de bevoorrading van voeding, materieel engzondheidsmiddelen, in het kader van de huidige crisis, dat vervoer voorrang mag krijgen op ander verkeer.

Dit artikel voorziet ook de mogelijkheid om rijpden die zijn toegewezen aan spoorwegondernemingen die reizigersvervoerdiensten aanbieden, te annuleren om ze vervolgens toe te wijzen aan het goederenverkeer. Deze mogelijkheid zal steeds geval per geval worden beoordeeld en in functie van de reële noden om via het spoorwegvervoer de vitale belangen van de Natie en de behoeften van het volk te verzekeren, in het bijzonder rekening houdend met de coördinatie van de toegewezen capaciteit aan grensoverschrijdend goederenvervoer.

Deze bepalingen die afwijken van het gemeen recht en voorrang geven aan het goederenvervoer zullen enkel van toepassing zijn tijdens de periode van de COVID-19 crisis.

Art. 10

Teneinde bij te dragen tot een oplossing voor het mogelijk risico van afwezigheid in hoofde van treinbestuurders, voorziet dit artikel in een bepaling die ertoe strekt de sociale partners te verplichten om te onderhandelen over het toestaan dat treinbestuurders die internationale trajecten uitvoeren, meerdere opeenvolgende dagelijkse rusttijden buitenshuis nemen. Deze bepaling laat het sociaal overleg dan ook onverlet.

Deze bepaling is conform met het Europees recht (richtlijn 2005/47/EG van de Raad van 18 juli 2005 betreffende de overeenkomst tussen de Gemeenschap van Europese Spoorwegen (CER) en de Europese Federatie van Vervoerswerknemers (ETF) inzake bepaalde aspecten van de arbeidsvoorwaarden voor mobiele werknemers

des services d'interopérabilité transfrontalière dans le secteur ferroviaire), mais n'avait pas été transposée comme telle dans l'arrêté royal du 7 novembre 2008 portant réglementation de certains aspects des conditions d'utilisation des travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière dans le secteur ferroviaire, qui prévoit qu'un repos journalier hors résidence doit nécessairement être suivi d'un repos journalier à la résidence.

La présente proposition de loi vise dès lors à enjoindre les partenaires sociaux à organiser des négociations afin de convenir éventuellement de déroger à la disposition pertinente dudit arrêté royal. Cette dérogation est valable pour une durée de trois mois. Ceci permettra dès lors à un seul conducteur de train d'effectuer des trajets internationaux aller-retour trois jours de suite, étant entendu que les temps de travail et de repos applicables seront bien respectés.

Art. 11

Cet article prévoit que la SNCB est autorisée à procéder à des annonces également en français, néerlandais, allemand et anglais afin de faire respecter les règles de distanciation sociale et ce, afin que ces mesures soient comprises de tous.

Art. 12, 13, 14, 15, 16 et 17

Les modifications apportées à ces articles visent à prolonger le régime de subside pour l'année 2021.

Les effets économiques de la crise COVID-19 se feront sentir pendant de longs mois. Le secteur du fret ferroviaire, libéralisé depuis 2007, risque d'être durablement touché par la forte baisse de l'activité économique des marchés clients du fret ferroviaire et des volumes transportés qui y sont liés, autant que par un déficit de compétitivité face à la route pour les entreprises soucieuses de réduire leur coût en cas de récession. Le régime d'aide vient à échéance au 31 décembre de cette année. À partir du 1^{er} janvier 2021, le secteur devra faire face aux conséquences du contre-coup économique sans soutien financier. La dégradation de l'offre de transport de marchandises pourrait avoir des conséquences sur le redémarrage de l'activité et sur le fonctionnement de nos ports maritimes et intérieurs, autant qu'aux grands secteurs industriels de notre pays, pourvoyeurs d'emplois, qui dépendent du transport ferroviaire.

die interoperabele grensoverschrijdende diensten in de spoorwegsector verrichten), maar was als dusdanig niet omgezet in het koninklijk besluit van 7 november 2008 houdende regeling van bepaalde aspecten van de arbeidsvoorwaarden voor mobiele werknemers die interoperabele grensoverschrijdende diensten in de spoorwegsector verrichten, dat voorziet dat een dagelijkse rusttijd buitenshuis noodzakelijk gevolgd moet worden door een dagelijkse rusttijd thuis.

Dit wetsvoorstel strekt er bijgevolg toe de sociale partners te verplichten tot het organiseren van onderhandelingen teneinde eventueel een afwijking overeen te komen van de desbetreffende bepaling van bovengenoemd koninklijk besluit. Deze afwijking is geldig voor een periode van drie maanden. Dit zal vanaf nu toelaten dat één enkele treinbestuurder internationale heen-en-terug trajecten van drie opeenvolgende dagen uitvoert, met dien verstande dat de toepasselijke rij- en rusttijden correct zullen nageleefd worden.

Art. 11

Dit artikel voorziet dat de NMBS toelating krijgt om aankondigingen in het Nederlands, Frans, Duits en Engels te doen teneinde de regels van social distancing te doen naleven en dit, opdat deze maatregelen door iedereen zouden worden begrepen.

Art. 12, 13, 14, 15, 16 en 17

De wijzigingen aangebracht aan deze artikelen beogen de verlenging van de subsidieregeling voor het jaar 2021.

De economische gevolgen van de COVID-19-crisis zullen nog vele maanden voelbaar zijn. De sector van het goederenvervoer per spoor, die sinds 2007 is geliberaliseerd, zal waarschijnlijk blijvend worden getroffen door de sterke daling van de economische activiteit op de markten van de klanten van het goederenvervoer per spoor en de daarmee samenhangende vervoerde volumes, alsmede door een gebrek aan concurrentievermogen ten opzichte van het wegvervoer voor ondernemingen die hun kosten willen verlagen in geval van een recessie. De steunregeling loopt af op 31 december van dit jaar. Vanaf 1 januari 2021 zal de sector de gevolgen van de economische neergang zonder financiële steun moeten opvangen. De verslechtering van het aanbod van het goederenvervoer zou gevolgen kunnen hebben voor de heropstart van de activiteiten en voor de werking van onze zee- en binnenhavens, alsmede voor de belangrijkste industriële sectoren van ons land, die voor werkgelegenheid zorgen en afhankelijk zijn van het spoorvervoer.

Ensuite, la prolongation d'un an du régime actuel permettra de donner une visibilité au secteur et une stabilité quant aux procédures qu'il connaît, sans interruption de l'aide. Ceci devrait éviter de nouvelles charges administratives et procédurales avec la mise en œuvre d'un nouveau régime d'aide à un moment où les efforts du secteur sont mobilisés pour assurer la continuité des transports de marchandises.

Enfin, ce régime promeut le report modal. Cet objectif contribue à la décarbonisation des transports, à la décongestion de nos routes et à la réalisation des objectifs environnementaux belges.

La prolongation de ce régime d'aide devra être approuvée préalablement par la Commission européenne.

Art. 18

Par principe, il est proposé que la présente loi entre en vigueur le jour qui suit sa publication au *Moniteur belge*, afin que les mesures urgentes qu'elle prévoit puissent directement être mises en œuvre par les parties prenantes concernées.

La sécurité juridique que vise à garantir le délai habituel de 10 jours après publication au *Moniteur belge*, est assurée par le fait que l'ensemble des acteurs chargés de mettre en œuvre les mesures prévues ont été associés de près à l'élaboration de la présente proposition et seront donc en mesure de les appliquer facilement et correctement.

Par ailleurs, une exception à ce principe est prévue, qui vise à conférer un effet rétroactif aux dispositions relatives au maintien de la validité des licences et des certificats de sécurité d'entreprises ferroviaires, et des diverses autorisations nécessaires au personnel de sécurité (conducteurs de train, accompagnateurs de train et autres personnels de sécurité).

Il est proposé que ces dispositions rétroagissent au 1^{er} mars 2020.

En effet, étant donné que les mesures de confinement prises en prévention à la contamination du COVID-19 ont commencé à avoir des effets dès le 1^{er} mars 2020, et que les formations, examens et contrôles périodiques imposés pour le maintien de la validité des autorisations octroyées au personnel de sécurité qui sont visées par la présente proposition de loi, ont pu cesser d'être organisés dès ce moment, il est nécessaire que la validité des différentes autorisations soit garantie à partir de cette date.

Vervolgens zal de verlenging van de huidige regeling met een jaar de sector een vooruitzicht en stabiliteit geven wat betreft de procedures waarmee hij vertrouwd is, zonder de steun te onderbreken. Dit moet voorkomen dat er nieuwe administratieve en procedurele lasten ontstaan door de invoering van een nieuwe steunregeling op een moment dat de sector zich inzet voor de continuïteit van het goederenvervoer.

Ten slotte bevordert deze regeling de modal shift. Deze doelstelling draagt bij tot de ontlasting van het vervoer, de decongestie van onze wegen en de verwezenlijking van de Belgische milieudoelstellingen.

De verlenging van deze subsidieregeling zal voorafgaandelijk door de Europese Commissie moeten worden goedgekeurd.

Art. 18

Uit principe wordt voorgesteld dat deze wet in werking treedt op de dag na de bekendmaking ervan in het *Belgisch Staatsblad*, zodat de dringende maatregelen waarin hij voorziet onmiddellijk door de betrokken partijen kunnen worden uitgevoerd.

De rechtszekerheid dat de gebruikelijke termijn van 10 dagen na de bekendmaking in het *Belgisch Staatsblad* moet garanderen, wordt gewaarborgd door het feit dat alle actoren die verantwoordelijk zijn voor de uitvoering van de geplande maatregelen nauw betrokken zijn geweest bij de uitwerking van dit wetsvoorstel en deze dus gemakkelijk en correct zullen kunnen toepassen.

Overigens is een uitzondering op dit principe voorzien, die bedoeld is om terugwerkende kracht te verlenen aan de bepalingen inzake het behoud van de geldigheid van vergunningen en veiligheidscertificaten van spoorwagondernemingen en van de verschillende toelatingen die nodig zijn voor het veiligheidspersoneel (treinbestuurders, treinbegeleiders en ander veiligheidspersoneel).

Er wordt voorgesteld dat de bepalingen zouden terugwerken tot de datum van 1 maart 2020.

Aangezien de maatregelen inzake opsluiting genomen ter voorkoming van de verspreiding van COVID-19 sedert 1 maart 2020 gevolgen begonnen te hebben en dat vanaf dat ogenblik de opleidingen, periodieke onderzoeken en keuringen die nodig zijn om de geldigheid van de in dit wetsvoorstel bedoelde toelatingen te handhaven niet meer konden georganiseerd worden, is het noodzakelijk dat de geldigheid van de verschillende toelatingen vanaf die datum gewaarborgd wordt.

Enfin, les dispositions relatives à la prolongation du régime de subside entreront seulement en vigueur le 1^{er} janvier 2021.

Emmanuel BURTON (MR)
Vincent SCOURNEAU (MR)

Ten slotte zullen de bepalingen inzake de verlenging van de subsidieregeling pas op 1 januari 2021 in werking treden.

PROPOSITION DE LOI**Article 1^{er}**

La présente loi règle une matière visée à l'article 74 de la Constitution.

CHAPITRE 1^{ER}**Mesures liées
au Code ferroviaire****Section 1^{re}**

*Mesures liées aux activités
de l'Autorité de sécurité*

Art. 2

L'Autorité de sécurité peut prolonger le délai de quatre mois dont elle dispose conformément au Code ferroviaire et à ses arrêtés d'exécution, pour prendre toutes ses décisions après que toutes les informations demandées ont été fournies, pour toute demande qui lui parvient ou qui est en cours de traitement entre le 1^{er} mars 2020 et le 30 août 2020, pour autant que l'intervention d'un organisme tiers, ou que des visites sur place soient nécessaires au cours du traitement de cette demande pour permettre à l'Autorité de sécurité de prendre sa décision.

Dans le cas où le prolongement du délai octroyé à l'Autorité de sécurité est lié à l'intervention d'un organisme tiers, le délai supplémentaire octroyé à l'Autorité de sécurité est d'une durée égale au délai pris par l'organisme tiers pour fournir cette intervention.

Dans le cas de la nécessité de réaliser des visites sur place, le délai est prolongé de la durée nécessaire pour l'organisation de ces visites.

Dans les cas visés aux alinéas 2 et 3, pour les dossiers de demande complets, l'Autorité de sécurité prend sa décision finale au plus tard le 30 décembre 2020.

WETSVOORSTEL**Artikel 1**

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 74 van de Grondwet.

HOOFDSTUK 1**Maatregelen die verband houden
met de Spoorcodex****Afdeling 1**

*Maatregelen die verband houden met de activiteiten
van de Veiligheidsinstantie*

Art. 2

De Veiligheidsinstantie kan de termijn van vier maanden waarover zij overeenkomstig de Spoorcodex en zijn uitvoeringsbesluiten beschikt, verlengen om al haar beslissingen te nemen nadat alle gevraagde inlichtingen zijn verstrekt, voor elk verzoek dat tussen 1 maart 2020 en 30 augustus 2020 door haar ontvangen is of door haar behandeld wordt, voor zover de tussenkomst van een derde instantie of bezoeken ter plaatse gedurende de behandeling van dit verzoek noodzakelijk zijn om de Veiligheidsinstantie in staat te stellen haar beslissing te nemen.

Wanneer de verlenging van de aan de Veiligheidsinstantie toegekende termijn verband houdt met de tussenkomst van een derde instantie, is de aan de Veiligheidsinstantie toegekende bijkomende termijn gelijk aan de termijn die de derde instantie heeft genomen om in die tussenkomst te voorzien.

Wanneer bezoeken ter plaatse noodzakelijk zijn, wordt de termijn verlengd met de tijd die nodig is om dergelijke bezoeken te organiseren.

In de gevallen bedoeld in het tweede en derde lid, neemt de Veiligheidsinstantie voor alle volledige aanvraagdossiers uiterlijk op 30 december 2020 een definitieve beslissing.

Section 2

*Mesures liées à la continuité des activités
des entreprises ferroviaires*

Sous-section 1^{re}

Licences et certificats de sécurité

Art. 3

Les licences d'entreprises ferroviaires délivrées conformément au chapitre 2, du titre 3 du Code ferroviaire, dont le réexamen périodique prévu à l'article 14, alinéa 2, 1°, du Code ferroviaire, aurait dû être effectué entre le 1^{er} mars 2020 et le 30 septembre 2020, restent valables jusqu'au 31 décembre 2020, à condition que le réexamen périodique soit effectué avant le 31 décembre 2020.

Art. 4

Par dérogation à l'article 102 du Code ferroviaire, les certificats de sécurité délivrés conformément à la section 2, du chapitre 4, du titre 4 du Code ferroviaire et en cours de validité, ont une durée de validité de 5 ans, à dater du jour de leur délivrance, à condition que les entreprises ferroviaires qui souhaitent bénéficier de cette prolongation de plein droit de leurs certificats de sécurité, le notifient par envoi recommandé avec accusé de réception à l'Autorité de sécurité dans un délai d'un mois après la publication dans le *Moniteur belge* de la présente loi.

Sous-section 2

Personnel de sécurité

Art. 5

Les licences de conducteurs de train pour lesquelles les examens et/ou contrôles périodiques ainsi que les formations continues et les évaluations liées à celles-ci, visés à l'article 129 du Code ferroviaire, devaient mais ne peuvent avoir lieu entre le 1^{er} mars 2020 et le 30 septembre 2020, demeurent valides jusqu'au moment où les examens et/ou contrôles périodiques ainsi que les formations continues et les évaluations liées à celles-ci, sont effectués et, au plus tard, jusqu'au 31 mars 2021.

Afdeling 2

*Maatregelen die verband houden met de continuïteit
van de activiteiten van spoorwegondernemingen*

Onderafdeling 1

Vergunningen en veiligheidscertificaten

Art. 3

De vergunningen van spoorwegondernemingen afgegeven overeenkomstig hoofdstuk 2, van titel 3 van de Spoorcodex waarvan het periodiek nieuw onderzoek voorzien in artikel 14, tweede lid, 1° van de Spoorcodex had moeten zijn uitgevoerd tussen 1 maart 2020 en 30 september 2020, blijven geldig tot en met 31 december 2020 op voorwaarde dat het periodiek nieuw onderzoek wordt uitgevoerd vóór 31 december 2020.

Art. 4

In afwijking van artikel 102 van de Spoorcodex, hebben de veiligheidscertificaten van spoorwegondernemingen afgegeven overeenkomstig afdeling 2, van hoofdstuk 4, van titel 4 van de Spoorcodex en die nog geldig zijn, een geldigheidsduur van 5 jaar vanaf de datum van afgifte, op voorwaarde dat de spoorwegondernemingen die wensen te genieten van een verlenging van rechtswege van hun veiligheidscertificaten, dit binnen een termijn van één maand na de bekendmaking van deze wet in het *Belgisch Staatsblad* meedelen aan de Veiligheidsinstantie per aangetekende zending tegen ontvangstbewijs.

Onderafdeling 2

Veiligheidspersoneel

Art. 5

De vergunningen van treinbestuurders voor dewelke de periodieke onderzoeken en/of keuringen alsook de permanente opleidingen en evaluaties die daarmee verband houden, bedoeld in artikel 129 van de Spoorcodex, moesten maar niet kunnen plaatsvinden tussen 1 maart 2020 en 30 september 2020, blijven geldig tot en met het ogenblik waarop de periodieke onderzoeken en/of keuringen alsook de permanente opleidingen en evaluaties die daarmee verband houden, zijn uitgevoerd en, uiterlijk tot en met 31 maart 2021.

Art. 6

Les attestations délivrées aux conducteurs de train conformément à la section 3, du chapitre 1^{er}, du titre 5 du Code ferroviaire, pour lesquelles les examens périodiques visés à l'article 137 du Code ferroviaire et les évaluations liées aux formations continues prévues par les utilisateurs de l'infrastructure conformément à l'article 146 du Code ferroviaire, devaient mais ne peuvent avoir lieu entre le 1^{er} mars 2020 et le 30 septembre 2020, demeurent valides jusqu'au moment où les examens périodiques et les évaluations sont effectués et, au plus tard jusqu'au 31 mars 2021.

Art. 7

Les certificats d'accompagnateurs de trains de voyageurs délivrés par les entreprises ferroviaires conformément au règlement (UE) 2015/995 de la Commission du 8 juin 2015 modifiant la décision 2012/757/UE concernant la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système "Exploitation et gestion du trafic" du système ferroviaire de l'Union européenne, pour lesquels les évaluations périodiques et les examens médicaux périodiques prévus dans le cadre du système de gestion de la sécurité des entreprises ferroviaires conformément aux points 4.6. et 4.7. de l'annexe du Règlement précité, devaient mais ne peuvent avoir lieu entre le 1^{er} mars 2020 et le 30 septembre 2020, restent valables jusqu'au moment où les examens et/ou contrôles périodiques ainsi que les formations continues et les évaluations liées à celles-ci, sont effectués et, au plus tard jusqu'au 31 mars 2021.

Art. 8

Les utilisateurs de l'infrastructure peuvent déroger aux évaluations périodiques prévues dans le cadre de leur système de gestion de la sécurité conformément soit à l'article 28 de l'arrêté royal du 9 juillet 2013 déterminant les exigences applicables au personnel de sécurité soit au titre 2 de l'arrêté royal du 23 mai 2013 portant adoption des exigences applicables au matériel roulant n'utilisant pas de sillons et au personnel de sécurité qui effectue des opérations relatives à la desserte d'une installation ou d'un raccordement privé, pour la période courant du 1^{er} mars 2020 au 30 septembre 2020 si cela est nécessaire pour maintenir la validité de la certification de leur personnel de sécurité autre que les conducteurs de train et les accompagnateurs de train, et pour autant que le respect des modalités de certification auxquelles il est dérogé, est assuré avant le 31 mars 2021.

Art. 6

De bevoegdheidsbewijzen afgegeven aan treinbestuurders overeenkomstig afdeling 3, van hoofdstuk 1, van titel 5 van de Spoorcodex voor dewelke de periodieke examens bedoeld in artikel 137 van de Spoorcodex en de evaluaties die verband houden met de permanente opleidingen voorzien door de infrastructuurgebruikers overeenkomstig artikel 146 van de Spoorcodex moesten maar niet kunnen plaatsvinden tussen 1 maart 2020 en 30 september 2020 blijven geldig tot en met het ogenblik waarop de periodieke examens en de evaluaties zijn uitgevoerd en, uiterlijk tot en met 31 maart 2021.

Art. 7

De certificaten van begeleiders van reizigerstreinen afgeleverd door de spoorwegondernemingen overeenkomstig de verordening (EU) 2015/995 van de Commissie van 8 juni 2015 tot wijziging van besluit 2012/757/EU betreffende de technische specificaties inzake interoperabiliteit van het subsysteem exploitatie en verkeersleiding van het spoorwegsysteem in de Europese Unie voor dewelke de periodieke evaluaties en de periodieke medische onderzoeken voorzien in het kader van het veiligheidsbeheersysteem van de spoorwegondernemingen overeenkomstig de punten 4.6 en 4.7 van de bijlage bij de voornoemde Verordening, moesten maar niet kunnen plaatsvinden tussen 1 maart 2020 en september 2020, blijven geldig tot en met het ogenblik waarop de periodieke onderzoeken en/of keuringen alsook de permanente opleidingen en evaluaties die daarmee verband houden, zijn uitgevoerd en, uiterlijk tot en met 31 maart 2021.

Art. 8

De infrastructuurgebruikers kunnen afwijken van de periodieke beoordelingen voorzien in het kader van hun veiligheidsbeheersysteem overeenkomstig ofwel artikel 28 van het koninklijk besluit van 9 juli 2013 tot vaststelling van de vereisten van toepassing op het veiligheidspersoneel ofwel titel 2 van het koninklijk besluit van 23 mei 2013 tot aanneming van de van toepassing zijnde vereisten op het rollend materieel zonder het gebruik van rijpaden en op het veiligheidspersoneel dat handelingen uitvoert met betrekking tot de bediening van een installatie of van een private spooraansluiting, voor de periode tussen 1 maart 2020 tot 30 september 2020 als dit noodzakelijk is voor het behoud van de geldigheid van de certificering van hun veiligheidspersoneel andere dan treinbestuurders en treinbegeleiders, en voor zover de naleving van de nadere regels inzake certificering waarvan afgeweken wordt, vóór 31 maart 2021 verzekerd is.

*Sous-section 3**Gestion de la capacité*

Art. 9

Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire peut, sur la base de motifs liés à la préservation de la continuité d'approvisionnement et avec l'objectif d'une coordination des capacités allouées au transport de marchandises tant sur le plan national qu'international, procéder à l'annulation de sillons attribués à des entreprises ferroviaires effectuant des services de transport autres que du transport de marchandises et réallouer les sillons libérés aux entreprises ferroviaires effectuant des services de transport de marchandises.

Dans le cadre de la mise en œuvre de l'article 36 du Code ferroviaire, en cas de conflit entre demandes ad hoc de capacité pour l'horaire de service en cours, la priorité est donnée au transport de marchandises par rapport aux autres circulations.

Chaque fois que le gestionnaire de l'infrastructure, a l'intention, sur base de l'alinéa 1^{er}, d'annuler un sillon ou, sur base de l'alinéa 2, de donner priorité au transport de marchandises, il se concerte avec l' (les) entreprise(s) ferroviaire(s) voyageurs concernée(s), tenant compte du taux d'occupation des voyageurs, et ce afin que les règles de distanciation sociale entre les personnes soient respectées.

Le présent article s'applique à partir de son entrée en vigueur jusqu'au 30 septembre 2020.

CHAPITRE 2

Mesures liées au temps de travail du personnel des chemins de fer

Art. 10

Pour autant que les nécessités opérationnelles l'exigent, et par dérogation à l'article 4, § 3, alinéa 2, de l'arrêté royal du 7 novembre 2008 portant réglementation de certains aspects des conditions d'utilisation des travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière dans le secteur ferroviaire, des négociations visant à autoriser pour une durée de 3 mois que les conducteurs de train prestant des services internationaux prennent un second repos hors résidence consécutif, et visant à déterminer la compensation des repos journaliers hors résidence, ont lieu

*Onderafdeling 3**Beheer van de capaciteit*

Art. 9

De infrastructuurbeheerder mag, op basis van redenen die verband houden met de bewaring van de continuïteit van de bevoorrading en vanuit de doelstelling van een coördinatie van de capaciteiten toegekend aan het goederenvervoer zowel op nationaal als op internationaal vlak, overgaan tot de annulering van treinpaden die toegewezen werden aan spoorwegondernemingen die vervoersdiensten verrichten andere dan het goederenvervoer en de vrijgekomen treinpaden opnieuw toewijzen aan spoorwegondernemingen die goederenvervoersdiensten verrichten.

In het kader van de uitvoering van artikel 36 van de Spoorcodex, in geval van conflict tussen punctuele capaciteitsaanvragen voor de lopende dienstregeling, wordt voorrang gegeven aan het goederenvervoer ten opzichte van het overige verkeer.

Telkens de infrastructuurbeheerder de intentie heeft op basis van het eerste lid een treinpad te annuleren, of op basis van het tweede lid voorrang te verlenen aan het goederenvervoer, overlegt hij met de betrokken reizigersspoorwegonderneming(en), rekening houdende met de bezettingsgraad van de reizigers, en dit opdat de regels inzake social distancing tussen personen nageleefd zouden worden.

Dit artikel is van toepassing vanaf de inwerkingtreding tot en met 30 september 2020.

HOOFDSTUK 2

Maatregelen die verband houden met de werktijd van spoorwegpersoneel

Art. 10

Voor zover vereist vanuit operationele noodzaak en in afwijking van artikel 4, § 3, tweede lid, van het koninklijk besluit van 7 november 2008 houdende regeling van bepaalde aspecten van de arbeidsvoorwaarden voor mobiele werknemers die interoperabele grensoverschrijdende diensten in de spoorwegsector verrichten, vinden onderhandelingen plaats tussen de sociale partners op het niveau van de spoorwegonderneming of op nationaal niveau, naargelang wat het meest gepast is, die ertoe strekken, voor een periode van drie maanden, treinbestuurders die internationale diensten verrichten toe te

entre les partenaires sociaux au niveau de l'entreprise ferroviaire ou au niveau national, suivant ce qui est le plus approprié.

CHAPITRE 3

Mesures liées à la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques et à la loi du 23 juillet 1926 relative à la SNCB et au personnel des Chemins de fer belges

Art. 11

Dans le cadre de l'article 36 de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, il est dérogé à l'obligation de respecter les dispositions des lois sur l'emploi des langues en matière administrative, coordonnées le 18 juillet 1966, dans la mesure où la SNCB peut communiquer dans les trains et les gares sur tout le territoire, en français, en néerlandais, en allemand et en anglais, et ce afin de faire respecter les règles de distanciation sociale entre les personnes. Cette possibilité est aussi prévue pour toutes les autres communications qui sont nécessaires dans le cadre de la crise pandémique COVID-19.

Cet article est d'application à partir de son entrée en vigueur jusqu'au 30 septembre 2020.

CHAPITRE 4

Soutien au trafic diffus

Art. 12

Dans l'article 18 de la loi du 5 mai 2017 concernant le soutien au trafic diffus pour la période de 2017-2020 et portant prolongement du soutien au transport combiné pour la période 2017-2020, les mots "et cesse d'être en vigueur le 31 décembre 2020" sont remplacés par les mots "et cesse d'être en vigueur le 31 décembre 2021".

laten een tweede opeenvolgende rusttijd buitenshuis op te nemen en de vergoeding voor dagelijkse rusttijden buitenshuis vast te stellen.

HOOFDSTUK 3

Maatregelen die verband houden met de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven en met de wet van 23 juli 1926 betreffende de NMBS en het personeel van de Belgische Spoorwegen

Art. 11

In het kader van artikel 36 van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, wordt er afgeweken van de verplichting om de bepalingen na te leven van de wetten op het gebruik van de talen in bestuurszaken, gecoördineerd op 18 juli 1966, in die mate dat de NMBS in het Nederlands, het Frans, het Duits en in het Engels mag communiceren in treinen en stations over het gehele grondgebied, en dit opdat de regels inzake social distancing tussen personen nageleefd zouden worden. Deze mogelijkheid wordt eveneens voorzien voor alle andere mededelingen die noodzakelijk zijn in het kader van de pandemische crisis door COVID-19.

Dit artikel is van toepassing vanaf de inwerkingtreding tot en met 30 september 2020.

HOOFDSTUK 4

Steun aan het verspreid vervoer

Art. 12

In artikel 18 van de wet van 5 mei 2017 betreffende de steun voor verspreid vervoer voor de periode van 2017-2020 en tot verlenging van de steun voor gecombineerd vervoer voor de periode 2017-2020, worden de woorden "en treedt buiten werking op 31 december 2020" vervangen door de woorden "en treedt buiten werking op 31 december 2021".

CHAPITRE 5

Soutien au transport combiné**Section 1^{re}***Modification de la loi-programme du 22 décembre 2008***Art. 13**

Dans l'article 24 de la loi-programme du 22 décembre 2008, remplacé par la loi du 5 mai 2017, les mots "et cesse d'être en vigueur le 31 décembre 2020" sont remplacés par les mots "et cesse d'être en vigueur le 31 décembre 2021".

Section 2*Modification de l'arrêté royal du 15 juillet 2009 relatif à la promotion du transport combiné ferroviaire d'unités de transport intermodal***Art. 14**

Dans l'article 3, alinéa 4, de l'arrêté royal du 15 juillet 2009 relatif à la promotion du transport combiné ferroviaire d'unités de transport intermodal, inséré par la loi du 28 juin 2013 et modifié par la loi du 15 mai 2014, par la loi du 10 août 2015, et par la loi du 5 mai 2017, les mots "Pour les années 2016 à 2020" sont remplacés par les mots "Pour les années 2016 à 2021".

Art. 15

Dans l'article 5, alinéa 4, du même arrêté, inséré par la loi du 10 août 2015 et modifié par la loi du 5 mai 2017, les mots "Pour les années 2016 à 2020" sont remplacés par les mots "Pour les années 2016 à 2021".

Art. 16

Dans l'article 8 du même arrêté, modifié par la loi du 15 mai 2014, par la loi du 10 août 2015 et par la loi du 5 mai 2017, l'alinéa 2 est remplacé par ce qui suit:

"À l'exception des années 2009, 2015, 2017 et 2021, les dossiers de candidature concernent le transport d'UTI commençant au plus tôt à la date de l'introduction du

HOOFDSTUK 5

Steun aan het gecombineerd vervoer**Afdeling 1***Wijziging van de programmawet van 22 december 2008***Art. 13**

In artikel 24 van de programmawet van 22 december 2008, vervangen bij de wet van 5 mei 2017, worden de woorden "en treedt buiten werking op 31 december 2020" vervangen door de woorden "en treedt buiten werking op 31 december 2021".

Afdeling 2*Wijziging van het koninklijk besluit van 15 juli 2009 betreffende de bevordering van het gecombineerd spoorvervoer van intermodale transporteenheden***Art. 14**

In artikel 3, vierde lid, van het koninklijk besluit van 15 juli 2009 betreffende de bevordering van het gecombineerd spoorvervoer van intermodale transporteenheden, ingevoegd bij de wet van 28 juni 2013 en gewijzigd bij de wet van 15 mei 2014, bij de wet van 10 augustus 2015 en bij de wet van 5 mei 2017, worden de woorden "Voor de jaren 2016 tot en met 2020" vervangen door de woorden "Voor de jaren 2016 tot en met 2021".

Art. 15

In artikel 5, vierde lid, van hetzelfde besluit, ingevoegd bij de wet van 10 augustus 2015 et gewijzigd bij de wet van 5 mei 2017, worden de woorden "Voor de jaren 2016 tot en met 2020" vervangen door de woorden "Voor de jaren 2016 tot en met 2021".

Art. 16

In artikel 8 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij de wet van 15 mei 2014, bij de wet van 10 augustus 2015 en bij de wet van 5 mei 2017, wordt het tweede lid vervangen als volgt:

"Met uitzondering van de jaren 2009, 2015, 2017 en 2021 hebben de aanvraagdossiers betrekking op het vervoer van ITE dat ten vroegste plaatsvindt op de

dossier. Pour les années mentionnées, ils concernent également le transport d'UTI commençant au plus tôt à partir du 1^{er} janvier de l'année concernée”;

Art. 17

A l'article 22 du même arrêté, remplacé par la loi du 5 mai 2017, les mots “cesse d'être en vigueur le 31 décembre 2020” sont remplacés par les mots “cesse d'être en vigueur le 31 décembre 2021”.

CHAPITRE 6

Dispositions finales

Art. 18

La présente loi entre en vigueur le jour qui suit sa publication au *Moniteur belge*.

Par dérogation à l'alinéa 1^{er}:

1° elle produit ses effets le 1^{er} mars 2020, pour ce qui relève du chapitre 1^{er}, section 2, sous-sections 1^{re} et 2;

2° elle entre en vigueur le 1^{er} janvier 2021, pour ce qui relève des chapitres 4 et 5.

14 avril 2020

Emmanuel BURTON (MR)
Vincent SCOURNEAU (MR)

datum van indiening van het aanvraagdossier. Voor de genoemde jaren hebben ze eveneens betrekking op het vervoer van ITE dat ten vroegste plaatsvindt vanaf 1 januari van het betreffende jaar.”;

Art. 17

In artikel 22 van hetzelfde besluit, vervangen bij de wet van 5 mei 2017, worden de woorden “treedt buiten werking op 31 december 2020” vervangen door de woorden “treedt buiten werking op 31 december 2021”.

HOOFDSTUK 6

Slotbepalingen

Art. 18

Deze wet treedt in werking op de dag na de bekendmaking ervan in het *Belgisch Staatsblad*.

In afwijking van het eerste lid:

1° heeft het uitwerking op 1 maart 2020 voor wat hoofdstuk 1, afdeling 2, onderafdelingen 1 en 2 betreft;

2° treedt het in werking op 1 januari 2021 voor wat hoofdstukken 4 en 5 betreft.

14 april 2020