

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

16 december 2009

WETSONTWERP

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

WETSONTWERP

betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Gemeenschap

WETSONTWERP

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

WETSONTWERP

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

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN UITGEBRACHT DOOR
DE HEER **Roel DESEYN**

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

16 décembre 2009

PROJET DE LOI

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

PROJET DE LOI

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

PROJET DE LOI

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

PROJET DE LOI

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

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION DE
L'INFRASTRUCTURE, DES COMMUNICATIONS ET
DES ENTREPRISES PUBLIQUES
PAR M. **Roel DESEYN**

**Samenstelling van de commissie op de datum van indiening van het verslag/
Composition de la commission à la date de dépôt du rapport**

Voorzitter/Président: François Bellot

A. — Vaste leden / Titulaires:

CD&V	Jenne De Potter, Roel Deseyn, Jef Van den Bergh
MR	François Bellot, Valérie De Bue, Olivier Destrebecq
PS	Linda Musin, Bruno Van Grootenbrulle
Open Vld	Ine Somers, Ludo Van Campenhout
VB	Jan Mortelmans, Bruno Stevenheijdens
sp.a	David Geerts, Cathy Plasman
Ecolo-Groen!	Ronny Balcaen
cdH	David Lavaux
N-VA	Patrick De Groot

B. — Plaatsvervangers / Suppléants:

Leen Dierick, Michel Doomst, Liesbeth Van der Auwera, Servais Verherstraeten
Philippe Collard, Corinne De Permentier, Jean-Jacques Flahaux, Jacqueline Galant
Philippe Blanchart, Camille Dieu, Karine Lalieux
Herman De Croo, Sofie Staelraeve, Luk Van Biesen
Annick Ponthier, Bruno Valkeniers, Francis Van den Eynde
Hans Bonte, Magda Raemaekers
Thérèse Snoy et d'Oppuers, Stefaan Van Hecke
Josy Arens, Marie-Martine Schyns
Els De Rammelaere, Ben Weyts

INHOUD	Blz.	SOMMAIRE	Pages
I. Inleidende uiteenzetting	3	I. Exposé introductif	3
II. Algemene bespreking	22	II. Discussion générale.....	22
III. Artikelsgewijze bespreking en stemmingen	23	III. Discussion des articles et votes.....	23

Voorgaande documenten:

Doc 52 2247/ (2009/2010):

001: Wetsontwerp.
002: Amendementen.

Documents précédents:

Doc 52 2247/ (2009/2010):

001: Projet de loi.
002: Amendements.

<p>cdH : centre démocrate Humaniste CD&V : Christen-Democratisch en Vlaams Ecolo-Groen! : Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen FN : Front National LDD : Lijst Dedecker MR : Mouvement Réformateur N-VA : Nieuw-Vlaamse Alliantie Open Vld : Open Vlaamse liberalen en democraten PS : Parti Socialiste sp.a : socialistische partij anders VB : Vlaams Belang</p>	<p>Afkortingen bij de nummering van de publicaties: DOC 52 0000/000: Parlementair document van de 52^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer QRVA: Schriftelijke Vragen en Antwoorden CRIV: Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft) CRABV: Beknopt Verslag (blauwe kaft) CRIV: Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toezpraken (met de bijlagen) (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft) PLEN: Plenum COM: Commissievergadering MOT: Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)</p>	<p>Abréviations dans la numérotation des publications: DOC 52 0000/000: Document parlementaire de la 52^{ème} législature, suivi du n° de base et du n° consécutif QRVA: Questions et Réponses écrites CRIV: Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte) CRABV: Compte Rendu Analytique (couverture bleue) CRIV: Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes) (PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon) PLEN: Séance plénière COM: Réunion de commission MOT: Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)</p>
---	---	--

<p>Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers</p> <p>Bestellingen: Natieplein 2 1008 Brussel Tel. : 02/ 549 81 60 Fax : 02/549 82 74 www.deKamer.be e-mail : publicaties@deKamer.be</p>	<p>Publications officielles éditées par la Chambre des représentants</p> <p>Commandes: Place de la Nation 2 1008 Bruxelles Tél. : 02/ 549 81 60 Fax : 02/549 82 74 www.laChambre.be e-mail : publications@laChambre.be</p>
--	--

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft deze wetsontwerpen besproken tijdens haar vergaderingen van 23 november en 14 december 2009. Zij besliste in haar vergadering van 23 november 2009 om de bespreking van de vier wetsontwerpen samen te voegen.

I. — INLEIDENDE UITEENZETTING VAN DE STAATSSECRETARIS VOOR MOBILITEIT, TOEGEVOEGD AAN DE EERSTE MINISTER

De staatssecretaris geeft aan dat hij eerst het algemeen kader van de wetsontwerpen zal schetsen en vervolgens op meer gedetailleerde wijze zal ingaan op de afzonderlijke ontwerpen.

A. Algemeen kader

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

Richtlijn 2007/59/EG moet zijn omgezet vóór 4 december 2009. Voor omzetting van de Richtlijnen 2008/57/EG en 2008/110/EG zijn de uiterste data respectievelijk 20 juli 2010 en 25 december 2010. Aangezien de aangelegenheden nauw met elkaar verband houden, is het ondanks die verschillende data doeltreffender gebleken die wetsontwerpen gelijktijdig aan het parlement voor te leggen, teneinde wijzigingen in het tempo van de opeenvolgende omzettingen en het gevaar op ongerijmdheden tussen de teksten onderling te voorkomen.

Concreet gebeuren die omzettingen via een autonome wet en drie wijzigingswetten. De autonome interoperabiliteitswet strekt ertoe de essentie van het bepaalde in Richtlijn 2008/57/EG om te zetten.

De eerste van de drie wijzigingswetten voorziet in een wijziging van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur en van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen. Ze beoogt hoofdzakelijk de omzetting van de essentiële bepalingen van de Richt-

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné ces projets de loi au cours de ses réunions des 23 novembre et 14 décembre 2009. Elle a décidé, lors de sa réunion du 23 novembre 2009, d'examiner conjointement les quatre projets de loi.

I. — EXPOSÉ INTRODUCTIF DU SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA MOBILITÉ, ADJOINT AU PREMIER MINISTRE

Le secrétaire d'État indique qu'il va commencer par esquisser le cadre général des projets de loi et qu'il analysera ensuite plus en détail les projets séparément.

A. Cadre général

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

La directive 2007/59/CE doit être transposée avant le 4 décembre 2009. Pour les directives 2008/57/CE et 2008/110/CE, les échéances sont respectivement le 20 juillet 2010 et le 25 décembre 2010. Malgré ces dates différentes, les matières étant étroitement liées, il est apparu plus efficace de soumettre ces projets de loi au Parlement de manière simultanée afin d'éviter les modifications au rythme des transpositions successives et les risques d'incohérence entre les textes.

Concrètement, ces transpositions sont réalisées par l'intermédiaire d'une loi autonome et de trois lois modificatives. La loi autonome d'interopérabilité a pour objet la transposition de l'essentiel des dispositions de la directive 2008/57/CE.

La première des trois lois modificatives modifie, quant à elle, la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire. Elle a pour objet principal la transposition des dispositions qui constituent la substance des directives 2007/59/CE

lijnen 2007/59/EG en 2008/110/EG. De twee andere wetten strekken tot omzetting van die drie richtlijnen, wat de erin vervatte bepalingen aangaat over de mogelijkheid in beroep te gaan tegen de beslissingen van de veiligheidsinstantie (Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen) en van de Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en van de Exploitatie van de Luchthaven Brussel-Nationaal.

De regering heeft voor een wetgevende aanpak gekozen in plaats van te werken met koninklijke besluiten, vastgesteld na overleg in de Ministerraad. Niet alleen is een omzetting bij wet in die materie de regel, ze zorgt ook voor duidelijker normen dankzij de instelling van een wet over de interoperabiliteit — een aangelegenheid die thans wordt geregeld bij het koninklijk besluit van 28 december 2006, naast de bestaande wetten betreffende het gebruik van de infrastructuur (wet van 4 december 2006) en de exploitatieveiligheid op het spoor (wet van 19 december 2006).

De belangrijkste elementen van richtlijn 2007/59/EG, die met dit ontwerp in Belgisch recht worden opgenomen, zijn enerzijds de afgifte door de veiligheidsinstantie van de vergunning aan elke machinist ten bewijze van zijn algemene vakkennis en anderzijds de afgifte van het bevoegdheidsbewijs door de spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder ten bewijze van de specifieke vakkennis van elke machinist.

De onderhoudsvoorwaarden waarbij wordt gewaarborgd dat een voertuig geschikt is voor de spoorweginfrastructuur, die met dit ontwerp van wet worden opgenomen in de wet van 19 december 2006, vinden daarentegen hun oorsprong in de bepalingen van richtlijn 2008/110/EG.

Richtlijn 2008/57/EG is een herschikking van zowel richtlijn 96/48/EG van de Raad van 23 juli 1996 betreffende de interoperabiliteit van het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem als richtlijn 2001/16/EG van het Europees Parlement en de Raad van 19 maart 2001 betreffende de interoperabiliteit van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem. Beide werden ingrijpend gewijzigd bij richtlijn 2004/50/EG van het Europees Parlement en de Raad. Laatstgenoemde drie richtlijnen waren in Belgisch recht omgezet bij het koninklijk besluit van 28 december 2006 betreffende de interoperabiliteit van het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem en van het conventionele spoorwegsysteem.

Dit koninklijk besluit wordt door het tweede ontwerp van wet opgeheven en vervangen door een wet betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem

et 2008/110/CE. Les deux autres lois visent à réaliser la transposition de ces trois directives, quant à leurs dispositions prévoyant un recours contre les décisions de l'autorité de sécurité (Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer) et du service de Régulation du Transport ferroviaire.

Le gouvernement a choisi de travailler par la voie législative plutôt que de procéder par la technique des arrêtés royaux délibérés en Conseil des ministres. La transposition par loi, outre qu'elle constitue la règle en la matière, améliore la visibilité des normes par la création d'une loi relative à l'interopérabilité dont la matière est actuellement réglée par l'arrêté royal du 28 décembre 2006, à côté des lois existantes relatives à l'utilisation de l'infrastructure (loi du 4 décembre 2006) et à la sécurité d'exploitation ferroviaire (loi du 19 décembre 2006).

Les principaux éléments de la directive 2007/59/CE, qui sont transposés en droit belge par le projet, sont, d'une part, la délivrance par l'autorité de sécurité de la licence à chaque conducteur de train attestant de ses connaissances professionnelles générales et, d'autre part, la délivrance, par l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, de l'attestation de maîtrise des connaissances professionnelles spécifiques de chaque conducteur.

Les conditions de maintenance garantissant qu'un véhicule convient à l'infrastructure ferroviaire, qui sont inscrites dans la loi du 19 décembre 2006 par ce même projet, trouvent par contre leur origine dans les dispositions de la directive 2008/110/CE.

La directive 2008/57/CE est une refonte de la directive 96/48/CE du Conseil du 23 juillet 1996 relatif à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et de la directive 2001/16/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 mars 2001 relatif à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel. Ces deux directives ont été radicalement modifiées par la directive 2004/50/CE du Parlement européen et du Conseil. Ces trois directives ont été transposées en droit belge par l'arrêté royal du 28 décembre 2006 relatif à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et du système ferroviaire conventionnel.

Cet arrêté royal est abrogé par le deuxième projet de loi et remplacé par une loi relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté visant à

ter omzetting van richtlijn 2008/57/EG. De bedoeling is om de onderlinge koppeling en interoperabiliteit van de nationale spoorwegnetten en de toegang tot die netten te bevorderen, door uitvoering te geven aan de acties waarin de richtlijn op het gebied van de harmonisering van de technische normen voorziet.

Ten slotte zijn de laatste twee ontwerpen van wet bedoeld om te voorzien in beroepsmogelijkheden tegen de beslissingen van de nationale veiligheidsinstantie (Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen) en van de regulator (Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer). Ze zetten richtlijn 2007/59/EG, richtlijn 2008/57/EG en richtlijn 2008/110/EG om, wat de invoering van de rechtsmiddelen tegen die instanties betreft. Ze zorgen bovendien voor de omzetting van bepalingen betreffende de beroepsmogelijkheden waarin moet worden voorzien in het kader van oude richtlijnen: richtlijn 2001/14/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur en richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen.

Om in een dergelijke beroepsmogelijkheid bij het hof van beroep te Brussel te voorzien, moet het Gerechtelijk Wetboek worden gewijzigd. Aangezien het gaat om een wijziging in de organisatie van de hoven en rechtbanken geldt artikel 77 van de Grondwet. Een "verplicht bicamerale" wet is dus noodzakelijk om in de wettelijke grondslag te voorzien waarmee voor het hof van beroep te Brussel beroep kan worden ingesteld. Een andere, op artikel 78 van de Grondwet (optioneel bicameraal stelsel) gestoelde wet vult de eerste aan, door in de wetten van 4 en 19 december 2006 de beroepsregeling op te nemen.

Naast de omzetting van voormelde richtlijnen was het kennelijk nuttig een aantal andere wijzigingen aan te brengen in de wetten van 4 en 19 december 2006.

Aldus wordt in een wettelijke grondslag voorzien voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur voor tests met rollend materieel.

Voorts machtigt het wetsontwerp tot wijziging van voormelde wetten de Koning een systeem van tariefstimulansen in te stellen dat strekt tot de inachtneming van de regels en van de stiptheid tot verbetering van het prestatieniveau van de spoorwegondernemingen.

De Koning wordt gemachtigd om voor voertuigen met een patrimoniaal, historisch of toeristisch karakter

transposer la directive 2008/57/CE. L'objectif est de promouvoir l'interconnexion et l'interopérabilité des réseaux ferroviaires nationaux ainsi que l'accès à ces réseaux, en exécutant les actions prévues par la directive dans le domaine de l'harmonisation des normes techniques.

Enfin, les deux derniers projets de loi visent à prévoir des possibilités de recours contre les décisions de l'autorité nationale de sécurité (Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer) et du régulateur (Service de Régulation du transport ferroviaire). Ils transposent la directive 2007/59/CE, la directive 2008/57/CE et la directive 2008/110/CE, en ce qui concerne l'introduction de recours contre ces instances. Ils transposent également des dispositions relatives aux possibilités de recours qui doivent être prévues dans le cadre d'anciennes directives: la directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires.

L'organisation de ces recours devant la cour d'appel de Bruxelles nécessite la modification du Code judiciaire. S'agissant d'une modification dans l'organisation des cours et tribunaux, l'article 77 de la Constitution est d'application. Une loi "bicamérale obligatoire" est donc nécessaire pour instaurer la base du recours devant la cour d'appel de Bruxelles. Une autre loi, basée quant à elle sur l'article 78 de la Constitution et son système "bicaméral optionnel" vient compléter la première, en insérant, dans les lois des 4 et 19 décembre 2006, le règlement des recours.

Il a semblé opportun, à côté de la transposition des directives citées, d'apporter un certain nombre d'autres modifications aux lois des 4 et 19 décembre 2006.

Ainsi, une base juridique est donnée à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire pour les essais de matériel roulant;

Ensuite, le projet de loi modifiant lesdites lois habilite le Roi à mettre en place un système d'incitants tarifaires visant au respect des règles, de la ponctualité et d'une amélioration du niveau de performance par les entreprises ferroviaires;

Le Roi est habilité à établir un régime particulier pour les véhicules patrimoniaux, historiques ou touristiques

een specifieke regeling uit te werken inzake de veiligheidsvoorschriften, de verdeling van de capaciteiten en de heffing van rechten voor het gebruik van de infrastructuur.

De overheidstaken inzake veiligheid die tot vandaag waren opgedragen aan NMBS-Holding worden afgeschafte, en overgedragen aan de overheid.

Ten slotte is besloten alle informatie met betrekking tot exploitatie-incidenten en -ongevallen te centraliseren bij het onderzoeksorgaan, dat tot taak krijgt terzake een register bij te houden dat die informatie bevat.

B. Wetsontwerp tot wijziging van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur en van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, voornamelijk wat de certificering van het veiligheidspersoneel en het onderhoud van de voertuigen betreft (DOC 52 2247/001)

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

Krachtens richtlijn 91/440/EEG van de Raad van 29 juli 1991 betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap, zoals gewijzigd, hebben de spoorwegondernemingen die houder zijn van een vergunning op heden een recht van toegang tot het geheel van het netwerk voor wat de nationale en internationale diensten van goederenspoorvervoer betreft. Richtlijn 2007/58/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 tot wijziging van richtlijn 91/440/EEG van de Raad betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap, en van richtlijn 2001/14/EG inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuur en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur breidt dit recht van toegang uit vanaf 1 januari 2010, middels bepaalde voorwaarden, tot de internationale diensten van personenvervoer. Deze uitbreiding van het recht van toegang leidt onvermijdelijk tot een verhoging van het aantal maal dat treinbestuurders de nationale grenzen oversteken. Dit leidt tot een verhoogde vraag voor treinbestuurders die werden opgeleid en gecertificeerd om in meer dan één lidstaat te werken.

Uit een studie die in 2002 door de Europese Commissie werd verricht, blijkt een grote diversiteit aan wetgevingen van de lidstaten op het vlak van certifice-

en ce qui concerne les règles de sécurité, la répartition des capacités et la tarification de l'usage de l'infrastructure.

Quant aux missions régaliennes confiées jusqu'ici à la SNCB-Holding en matière de sécurité, elles sont transférées à l'autorité publique;

Enfin, il a été décidé de centraliser toutes les informations relatives aux incidents et accidents d'exploitation au sein de l'Organisme d'enquête sur les accidents et les incidents ferroviaires, qui sera chargé de tenir à jour un registre contenant ces informations.

B. Projet de loi modifiant la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire, en ce qui concerne principalement la certification de personnel de sécurité et la maintenance des véhicules (DOC 52 2247/001)

Le principal objet du projet qui vous est soumis est de transposer la directive 2007/59/CE, qui met en place un régime de certification des conducteurs. Cette transposition résulte de l'introduction d'un nouveau chapitre V dans la loi du 19 décembre 2006.

En vertu de la directive 91/440/CEE du Conseil du 29 juillet 1991 relative au développement de chemins de fer communautaires, telle que modifiée, les entreprises ferroviaires titulaires d'une licence ont aujourd'hui un droit d'accès à l'ensemble du réseau pour les services de fret ferroviaire nationaux et internationaux. La directive 2007/58/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires et la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire va étendre ce droit d'accès à partir du 1^{er} janvier 2010, moyennant certaines conditions, aux services internationaux de transport de voyageurs. Cette extension des droits d'accès conduit inéluctablement à une augmentation des passages de conducteurs de train aux frontières nationales. Il en résulte une demande croissante de conducteurs formés et certifiés pour travailler dans plus d'un État membre.

Une étude réalisée en 2002 par la Commission européenne a relevé une grande diversité des législations des États membres concernant les conditions de

ringsvoorwaarden van treinbestuurders. Om het hoofd te bieden aan deze diversiteit met behoud van het hoge huidige veiligheidsniveau van het spoorwegsysteem in de Gemeenschap, heeft de communautaire wetgever derhalve regels vastgesteld voor de certificering van treinbestuurders. Deze communautaire regels hebben tevens als doelstelling bij te dragen tot de verwezenlijking van het communautair beleid betreffende het vrij verkeer van werknemers, de vrijheid van vestiging en het vrij verrichten van diensten in het kader van het gemeenschappelijk vervoerbeleid, waarbij elke vervalsing van de mededinging wordt vermeden.

Deze gemeenschappelijke bepalingen hebben als doel de mobiliteit van treinbestuurders te vergemakkelijken en dit niet enkel van de ene naar de andere lidstaat maar ook van de ene spoorwegonderneming naar de andere en, in het algemeen, de erkenning van geharmoniseerde vergunningen en aanvullende bevoegdheidsbewijzen door alle actoren van de spoorwegsector. Te dien einde worden door deze regels minimumvereisten vastgesteld waaraan een kandidaat moet voldoen om een geharmoniseerde vergunning of aanvullend bevoegdheidsbewijs te verkrijgen.

Richtlijn 2007/59/EG geeft gevolg aan — en is grotendeels geïnspireerd door — het paritair akkoord dat werd gesloten tussen de Europese Federatie van Vervoerswerknemers (ETF) en de Gemeenschap van Europese Spoorwegen (CER) inzake bepaalde aspecten van de arbeidsvoorwaarden voor mobiele werknemers die interoperabele grensoverschrijdende diensten verrichten. Krachtens Richtlijn 2007/59/EG zal elke treinbestuurder voortaan houder moeten zijn van twee documenten om zijn beroep uit te oefenen, met name een vergunning en een bevoegdheidsbewijs, met dien verstande dat een bevoegdheidsbewijs alleen mag worden afgegeven aan de houder van een vergunning.

Met het oog op de bevattelijkheid wordt in dit wetsontwerp voorgesteld de bepalingen betreffende de vergunning enerzijds en die betreffende het bevoegdheidsbewijs anderzijds, te verzamelen in afzonderlijke afdelingen, gezien de beide regelingen onderling verschillen.

De vergunning wordt verleend door een overheid, meer bepaald de veiligheidsinstantie (DVIS), die het hele proces in de hand houdt. Om die vergunning te krijgen, moet de kandidaat negen jaar lager en secundair onderwijs hebben gevolgd, en ten minste de leeftijd van twintig jaar hebben bereikt. De kandidaat moet tevens aantonen dat hij voldoet aan de fysieke en de psychologische voorwaarden, alsook dat hij beschikt over een basisberoepsbekwaamheid.

certification des conducteurs de trains. Pour faire face à cette diversité, tout en maintenant le haut niveau de sécurité actuel du système ferroviaire dans la Communauté, le législateur communautaire a donc arrêté des règles pour la certification des conducteurs de trains. Ces règles communautaires ont également pour objectif de contribuer à la réalisation des politiques communautaires relatives à la libre circulation des travailleurs, la liberté d'établissement et la libre prestation des services dans le cadre de la politique commune des transports, tout en évitant toute distorsion de concurrence.

Ces dispositions communes ont pour objet de faciliter la mobilité des conducteurs de trains non seulement d'un État membre à l'autre, mais aussi d'une entreprise ferroviaire à l'autre et, d'une manière générale, la reconnaissance des licences et des attestations complémentaires harmonisées par tous les acteurs du secteur ferroviaire. À cet effet, ces règles établissent des exigences minimales auxquelles le candidat doit satisfaire pour obtenir la licence ou l'attestation complémentaire harmonisée.

La directive 2007/59/CE fait suite, en s'en inspirant très largement, à l'accord paritaire conclu entre la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) et la Communauté européenne du rail (CER) sur certains aspects des conditions d'utilisation des travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière. Suivant la directive 2007/59/CE, chaque conducteur de train devra désormais être titulaire de deux documents pour exercer sa profession, une licence et une attestation, étant entendu qu'une attestation ne peut être délivrée qu'au titulaire d'une licence.

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

Pour ce qui concerne la licence, elle est délivrée par une autorité publique, l'autorité de sécurité (SSICF), qui a la maîtrise de tout le processus. Pour l'obtenir, le candidat doit avoir suivi neuf ans d'études primaire et secondaire et être âgé d'au moins vingt ans révolus. Le candidat doit aussi établir qu'il réunit les conditions physiques et psychologiques et qu'il dispose des connaissances professionnelles de base.

De vergunning is geldig voor het hele grondgebied van de Europese Unie. Er mag evenwel een tot het Belgische grondgebied beperkte vergunning worden afgegeven aan kandidaten die negentien jaar oud zijn (die de volle leeftijd van achttien jaar hebben bereikt). De geldigheidsduur van de vergunning is tien jaar. Ze behoort toe aan de treinbestuurder, net zoals het rijbewijs van het nieuwe type. De veiligheidsinstantie houdt een register van vergunningen bij, dat geregeld wordt bijgewerkt om de stand van elke vergunning aan te geven. Dit register mag onder meer worden geraadpleegd door de werkgevers van de treinbestuurders en door de treinbestuurder zelf, inzake de gegevens die hem aanbelangen.

Er wordt een systeem van periodieke controles ingesteld; indien die controles niet in acht worden genomen, mag de veiligheidsinstantie de vergunning eventueel intrekken of opschorten.

Het bevoegdheidsbewijs heeft betrekking op de specifieke kennis (bijvoorbeeld over infrastructuur, over bepaalde voertuigen) waarover de treinbestuurder beschikt. In tegenstelling tot wat in andere transportsectoren gebruikelijk is, is een treinbestuurder immers alleen gekwalificeerd voor een of meer welbepaalde trajecten en voor een of meer welbepaalde soorten locomotieven. Derhalve moet het bevoegdheidsbewijs de toegestane trajecten en het dito materieel vermelden. Het bevoegdheidsbewijs kan behoren tot categorie A (rangeertreinen, werktreinen, onderhoudstreinen) dan wel tot categorie B (voor het eigenlijke vervoer van personen of goederen). Het bevoegdheidsbewijs ontvangt de treinbestuurder van zijn werkgever (een spoorwegonderneming of de spoorweginfrastructuurbeheerder); het behoort toe aan de werkgever, maar de treinbestuurder kan er een afschrift van krijgen.

Elke werkgever dient een register bij te houden van de bevoegdheidsbewijzen die hij aflevert — *mutatis mutandis* het equivalent van het door de veiligheidsinstantie bijgehouden register van vergunningen. Om het bevoegdheidsbewijs te verkrijgen, dient de treinbestuurder te slagen in een examen dat betrekking heeft op zijn beroepskennis en -vaardigheden alsook op zijn taalkennis, en die afhankelijk zijn van de lokalisatie van de infrastructuur waarop het bevoegdheidsbewijs betrekking heeft. Het bevoegdheidsbewijs is tevens onderworpen aan periodieke controles.

Bij de beëindiging van het dienstverband verliest het bevoegdheidsbewijs zijn geldigheid. De treinbestuurder ontvangt dan echter een afschrift van zijn bevoegdheidsbewijs en van alle documenten waaruit zijn opleiding, zijn kwalificaties, zijn ervaring en zijn vakbekwaam-

Cette licence vaut sur tout le territoire communautaire. Une licence limitée au territoire belge peut toutefois être délivrée à un candidat âgé de dix-neuf ans (dix-huit ans révolus). La licence a une durée de validité de dix ans. Elle appartient au conducteur — comme les permis de conduire du nouveau type. L'autorité de sécurité tient un registre des licences, régulièrement mis à jour pour indiquer l'état de chaque licence. Ce registre peut être notamment consulté par les employeurs de conducteurs et par le conducteur lui-même pour les données le concernant.

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

Pour ce qui concerne l'attestation, elle porte sur les connaissances spécifiques: telle infrastructure, tels véhicules spécifiés, que le conducteur maîtrise. Contrairement à la situation qui prévaut dans d'autres secteurs de transport, un conducteur de train n'est en effet qualifié que pour un ou plusieurs trajets définis et sur un ou plusieurs types de locomotive donnés. L'attestation doit donc indiquer les trajets et le matériel autorisés. L'attestation peut être de catégorie A pour les trains de manœuvre, de travaux, ou d'entretien, ou de catégorie B pour le transport proprement dit, de voyageurs ou de marchandises. L'attestation est délivrée au conducteur par l'employeur du conducteur, à savoir, une entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, et appartient à l'employeur, mais le conducteur peut en obtenir une copie.

Chaque employeur doit tenir un registre des attestations qu'il délivre — *mutatis mutandis*, l'équivalent du registre des licences tenu par l'autorité de sécurité. Pour obtenir l'attestation, le conducteur doit réussir un examen portant sur ses connaissances et compétences professionnelles ainsi que sur ses connaissances linguistiques, qui dépendent de la localisation de l'infrastructure couverte par l'attestation. L'attestation est également soumise à des vérifications périodiques.

En cas de cessation d'emploi, l'attestation prend fin. Le conducteur reçoit alors une copie de son attestation et de toutes pièces qui établissent sa formation, ses qualifications, son expérience et ses compétences professionnelles. L'éventuel nouvel employeur doit tenir

heden blijken. De eventuele nieuwe werkgever dient rekening te houden met deze documenten wanneer hij de betrokken treinbestuurder aanwerft.

De richtlijn legt de lidstaten de verplichting op om de nodige maatregelen te nemen om te vermijden dat de door een eerste werkgever voor de opleiding van een treinbestuurder gemaakte investeringen niet ten onrechte ten goede komen aan latere werkgevers. Daarom voorziet het wetsontwerp in de betaling van een vergoeding door de nieuwe werkgever aan de oude werkgever, teneinde de gemaakte kosten van de vorige werkgever te compenseren.

Er wordt voorzien in een systeem van erkenning door de veiligheidsinstantie van lesgevers en opleidingscentra voor treinbestuurders.

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

Om de vijf jaar dient een onafhankelijke evaluatie van het volledige proces te worden uitgevoerd. De veiligheidsinstantie beschikt over veelvuldige controle- en onderzoeksbevoegdheden om de naleving van de bepalingen betreffende de certificering van treinbestuurders te verzekeren.

Het hoofdstuk betreffende de certificering van de treinbestuurders wordt afgesloten met een machtiging die aan de Koning wordt verleend om uitvoeringsmaatregelen aan te nemen.

Teneinde een opvolging van het certificeringsproces van treinbestuurders te verzekeren, voorziet het ontwerp in de instelling van een voortdurende controle in het kader van een kwaliteitsnormeringssysteem, met dien verstande dat dit systeem niet van toepassing is op ondernemingen die al onderworpen zijn aan een veiligheidsbeheersysteem — teneinde dubbel gebruik te vermijden.

Het wetsontwerp voorziet tevens in een regeling voor de certificering van het ander treinpersoneel dat voor de veiligheid cruciale taken verricht, in het bijzonder de treinbegeleiders, gezien hun belang voor een netwerk dat zo dicht is als het Belgische spoorwegnet. Deze regeling is overgenomen van de regeling betreffende

compte de tous ces documents à l'heure d'engager ledit conducteur.

La directive impose aux États membres de prendre les mesures nécessaires pour éviter que les investissements consentis dans la formation d'un conducteur par son premier employeur ne profitent indûment aux employeurs subséquents. Le projet de loi prévoit ainsi le paiement d'une indemnité par le nouvel employeur à l'ancien, afin de compenser ces coûts exposés par l'ancien employeur.

Il est prévu un système de reconnaissance des personnes et des centres de formation de conducteurs de train par l'autorité de sécurité.

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

Une évaluation indépendante de tout le processus doit être effectuée tous les cinq ans. L'autorité de sécurité dispose de nombreux pouvoirs de contrôle et d'enquête pour assurer le respect des dispositions relatives à la certification des conducteurs.

Le chapitre relatif à la certification des conducteurs se termine par une habilitation conférée au Roi pour arrêter les mesures d'exécution.

Afin d'assurer un suivi du processus de certification des conducteurs, le projet prévoit qu'un contrôle continu dans le cadre d'un système de normes de qualité est mis en place — étant entendu que ce système ne s'applique pas aux entreprises déjà tenues par un système de gestion de la sécurité, afin d'éviter un double emploi.

Le projet de loi prévoit aussi un régime de certification pour les autres personnels assurant des tâches déterminantes pour la sécurité — les accompagnateurs de train, vu leur importance pour un réseau aussi dense que le réseau belge. Ce régime est calqué sur celui de la licence des conducteurs de train, moyennant toutefois

de vergunning voor treinbestuurders mits enige versoepelingen: opleiding door erkende centra, examens die worden afgesloten door de afgifte door de veiligheidsinstantie van een attest. Deze regeling is niet van toepassing op de vergezellende bedienden van goederen- of werktreinen.

Aangezien er op heden geen communautaire harmonisering bestaat voor treinbegeleiders, wordt voor de in andere lidstaten van de in de Europese Economische Ruimte gevestigde treinbegeleiders, op grond van de wet van 12 februari 2008 tot instelling van een nieuw algemeen kader voor de erkenning van EG-beroepskwalificaties, een gelijkgeschakelingsproces ingesteld.

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

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

De inwerkingtreding op 1 juli 2006 van het verdrag van 1999 betreffende het internationale spoorwegvervoer (COTIF) heeft geleid tot de toepassing van nieuwe regels. Overeenkomstig aanhangsel "CUV" (uniforme voorschriften voor overeenkomsten voor het gebruik van voertuigen in het internationale spoorwegvervoer) van dit verdrag, zijn de houders van voertuigen niet langer verplicht hun voertuigen in te schrijven bij een spoorwegonderneming. De oude overeenkomst "*Regolamento Internazionale Veicoli*" (RIV) tussen spoorwegondernemingen is niet meer van toepassing en werd gedeeltelijk vervangen door een nieuwe privaatrechtelijke en voluntaristische overeenkomst (uniforme overeenkomst voor het gebruik van voertuigen, GCU) tussen de spoorwegondernemingen en de houders van voertuigen, krachtens welke laatstgenoemden belast zijn met het onderhoud van hun voertuigen.

Teneinde rekening te houden met deze wijzigingen en de implementatie van de veiligheids certificering van

plusieurs assouplissements: formation par des centres reconnus, examen sanctionné par la délivrance d'un certificat par l'autorité de sécurité. Le régime n'est pas applicable au personnel des trains de marchandise ou de travail.

Vu l'absence d'harmonisation communautaire à ce stade des accompagnateurs de train, un processus d'équivalence fondé sur la loi du 12 février 2008 instaurant un nouveau cadre général pour la reconnaissance des qualifications professionnelles CE est mis en place pour les accompagnateurs de train établis dans d'autres États membres de l'EEE.

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

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

L'entrée en vigueur de la convention de 1999 relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF), le 1^{er} juillet 2006, a entraîné l'application de nouvelles règles. Conformément à l'appendice "CUV" (règles uniformes concernant les contrats d'utilisation de véhicules en trafic international ferroviaire) de cette convention, les détenteurs de wagons ne sont plus obligés d'enregistrer leurs wagons auprès d'une entreprise ferroviaire. L'ancien accord "*Regolamento Internazionale Veicoli*" (RIV) entre entreprises ferroviaires ne s'applique plus et a été remplacé en partie par un nouvel accord privé et volontaire (contrat uniforme d'utilisation des wagons, CUU) entre les entreprises ferroviaires et les détenteurs de wagons, aux termes duquel ces derniers sont en charge de la maintenance de leurs wagons.

Afin de tenir compte de ces modifications et de faciliter la mise en œuvre de la certification en matière

spoorwegondernemingen te vergemakkelijken, dienen de concepten “houder” en “met het onderhoud belaste entiteit” te worden gedefinieerd en moet de relatie tussen deze entiteiten en de spoorwegondernemingen worden verduidelijkt. Indien de met het onderhoud belaste entiteit geen spoorwegonderneming of de spoorweginfrastructuurbeheerder is, moet zij worden gecertificeerd door een organisatie die werd geaccrediteerd conform het BELAC-systeem. Het ontwerp stelt de minimumcriteria voor de certificering vast en machtigt de Koning voor het overige.

De gelegenheid van dit ontwerp wordt tevens benut om enige specifieke verbeteringen van de wetten van 4 en 19 december 2006, waarvan de noodzaak werd aangetoond door drie jaar praktijk, door te voeren. Het betreft voornamelijk de volgende verbeteringen:

— om een einde te stellen aan alle onzekerheid ter zake, wordt een juridische grondslag aangereikt voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur voor het testen van materieel, voor zover deze testen worden uitgevoerd in overeenstemming met de toekomstige wet betreffende de interoperabiliteit en uiteraard ook mits de veiligheidsvoorschriften worden nageleefd;

— eveneens wordt de Koning bevoegd om een systeem van tariefstimulansen (met inbegrip van boetes) in te voeren, strekkende tot de naleving van de regels, de stiptheid en een verbetering van het prestatieniveau van de spoorwegondernemingen; deze stimulansen zullen worden betaald of ingevorderd, naar gelang het geval, door Infrabel handelend in eigen naam of voor rekening van één of meerdere spoorwegondernemingen;

— het zou onevenredig zijn — en mogelijks zelfs discriminatoir, gezien hun specifieke karakter — om voertuigen met een patrimoniaal, historisch of toeristisch karakter te onderwerpen aan de regels van gemeen recht voor wat betreft de veiligheidsvoorschriften, de verdeling van de capaciteiten en de heffing van rechten voor het gebruik van de infrastructuur. Het ontwerp machtigt de Koning om een bijzondere regeling voor deze drie categorieën uit te vaardigen, die rekening dient te houden met het specifieke karakter van deze voertuigen;

— om onder meer een antwoord te bieden aan opmerkingen van de Raad van State, worden verschillende overheidstaken inzake veiligheid die tot op heden werden toevertrouwd aan de NMBS-Holding, afgeschafte. Die taken behoren voortaan tot de exclusieve bevoegdheid van de overheid, met uitsluiting van ieder bedrijf verbonden aan een spoorwegonderneming;

de sécurité des entreprises ferroviaires, il convenait de définir les concepts de “détenteur” et d’“entité en charge de la maintenance”, ainsi que de préciser la relation entre ces entités et les entreprises ferroviaires. Si l’entité en charge de la maintenance n’est pas une entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l’infrastructure, elle doit être certifiée par un organisme accrédité conformément au système BELAC. Les critères de certification minimaux sont précisés par le projet et une habilitation est conférée au Roi pour le surplus.

L’occasion de ce projet est également saisie pour procéder à quelques améliorations ponctuelles des lois des 4 et 19 décembre 2006, dont deux ans de pratique ont révélé la nécessité. Voici les principales améliorations apportées:

— afin de couper court à toute incertitude à ce sujet, une base juridique est donnée à l’utilisation de l’infrastructure ferroviaire pour des essais de matériel, pourvu que ceux-ci s’opèrent conformément à la future loi relative à l’interopérabilité et, bien évidemment, en respectant les règles de sécurité;

— de même, le Roi est habilité à mettre en place un système d’incitants tarifaires (y compris des pénalités) visant au respect des règles, de la ponctualité et d’une amélioration du niveau de performance par les entreprises ferroviaires; ces incitants seront payés ou recouverts, selon le cas, par Infrabel agissant en son nom ou pour le compte d’une ou de plusieurs autres entreprises ferroviaires;

— il serait disproportionné — voire discriminatoire, au vu de leurs spécificités — de soumettre les véhicules patrimoniaux, historiques ou touristiques au régime de droit commun pour ce qui concerne les règles de sécurité, la répartition des capacités et la tarification de l’usage de l’infrastructure. Le projet habilite le Roi à édicter un régime particulier pour ces trois questions, qui tiendra compte des spécificités de ces véhicules;

— afin notamment de répondre aux remarques formulées par le Conseil d’État, le projet de loi supprime diverses missions régaliennes confiées jusqu’ici à la SNCB Holding en matière de sécurité. Ces missions reviennent désormais exclusivement aux autorités publiques, à l’exclusion de toute société liée à une entreprise ferroviaire;

— het is de bedoeling van het ontwerp om alle informatie met betrekking tot exploitatieongevallen en -incidenten te centraliseren bij het onderzoeksorgaan om overbodige herhaling of leemtes te vermijden. Daarom zal het onderzoeksorgaan een uitgebreide gegevensbank met betrekking tot de exploitatieongevallen en -incidenten bijhouden en zal zij de enige bestemming zijn van de verslagen die worden opgesteld door de spoorwegondernemingen of door de spoorweginfrastructuurbeheerder.

Wat het toepassingsgebied betreft, wordt uitgegaan van de toepassing van deze wet op het door Infrabel beheerde netwerk en op alle voertuigen die daarop rijden, met dien verstande dat er weliswaar speciale regels van toepassing zijn op bepaalde voertuigen. De andere netwerken, met inbegrip van de buiten dienst gestelde lijnen van het door Infrabel beheerde netwerk, vallen niet onder het toepassingsgebied van deze wet.

C. Wetsontwerp betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Gemeenschap (DOC 52 2248/001)

Dit wetsontwerp voorziet in de omzetting in Belgisch recht van Richtlijn 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 2008 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Gemeenschap (herschikking). In een streven naar meer duidelijkheid en eenvoud strekt deze richtlijn er toe om de bepalingen van Richtlijn 96/48/EG van de Raad betreffende de interoperabiliteit van het transeuropees hogesnelheidsspoorwegsysteem en van Richtlijn 2001/16/EG van het Europees Parlement en de Raad van 19 maart 2001 betreffende de interoperabiliteit van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem, te groeperen in één tekst.

Het onderscheid tussen een hogesnelheidsspoorwegsysteem en een conventioneel spoorwegsysteem rechtvaardigt niet langer het bestaan van twee verschillende richtlijnen. De gelijkenissen tussen de twee spoorwegsysteem wat betreft de procedure voor het opstellen van TSI's alsmede de procedures voor de certificering van de interoperabiliteitsonderdelen en van de subsystemen, alsook het parallelisme tussen twee spoorwegsysteem wat betreft de essentiële voorwaarden en de onderverdeling van een systeem in subsystemen, rechtvaardigen de noodzakelijke combinatie van beide voormelde richtlijnen.

De nieuwe richtlijn 2008/57, net zoals de twee voormelde richtlijnen die zij samenvoegt, strekt tot het bevorderen van de onderlinge koppeling en de interoperabiliteit van de nationale spoorwegnetten evenals tot de toegang tot deze netwerken, teneinde aan de burgers

— l'intention du projet est de centraliser toutes les informations relatives aux accidents et incidents d'exploitation chez l'organisme d'enquête afin d'éviter tout double emploi ou des lacunes. Ainsi, l'organisme d'enquête tiendra et mettra à jour une banque de données exhaustive à propos des accidents et incidents d'exploitation et sera seul destinataire des rapports élaborés par les entreprises ferroviaires ou le gestionnaire de l'infrastructure.

En ce qui concerne le champ d'application, on considère que cette loi s'applique au réseau géré par Infrabel et à tous les convois qui circulent sur celui-ci, étant entendu, il est vrai, que des règles spéciales s'appliquent à certains véhicules (locomotives, voitures, wagons). Les autres réseaux, en ce compris les lignes mises hors-service du réseau géré par Infrabel, ne relèvent pas du champ d'application de cette loi.

C. Projet de loi relatif à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté européenne (DOC 52 2248/001)

Ce projet de loi vise à transposer en droit belge la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté. Cette directive vise, dans un souci de clarté et de simplification, à rassembler en un texte unique les dispositions des directives 96/48/CE du Conseil relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et 2001/16/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 mars 2001 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire conventionnel.

La distinction entre système ferroviaire à grande vitesse et système ferroviaire conventionnel ne justifie plus l'existence de deux directives distinctes. La similitude, dans les deux systèmes ferroviaires, des procédures de développement des spécifications techniques d'interopérabilité ainsi que des procédures pour la certification des constituants d'interopérabilité et des sous-systèmes, mais aussi le parallélisme des exigences essentielles et de la subdivision du système en sous-systèmes dans les deux systèmes ferroviaires grande vitesse et conventionnel ont justifié la nécessité de combiner les deux directives précitées.

Cette nouvelle directive 2008/57, à l'instar des deux précédentes dont elle opère la fusion, poursuit l'objectif de favoriser l'interconnexion et l'interopérabilité des réseaux ferroviaires nationaux, ainsi que l'accès à ces réseaux, pour permettre aux citoyens de l'Union, et aux

van de Unie, de economische actoren en de regionale en plaatselijke collectiviteiten toe te laten te genieten van de voordelen die worden geboden door de instelling van een ruimte zonder binnengrenzen.

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

Een uitstekende coherentie tussen de kenmerken van de infrastructuur en van de voertuigen alsmede een efficiënte onderlinge koppeling van de informatie- en communicatiesystemen van de verschillende infrastructuurbeheerders en spoorwegondernemingen is immers noodzakelijk voor de exploitatie van treinen als commerciële dienstverlening op het volledige spoorwegnet. Het niveau van de prestaties, de veiligheid, de kwaliteit en de kosten van de diensten hangen immers af van deze coherentie en onderlinge koppeling; het is op dit laatste dat de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem is gestoeld.

De twee richtlijnen inzake "interoperabiliteit", waaronder richtlijn 2008/57 die de herschikking bewerkstelligt, hebben het hanteren van een progressieve benadering van de interoperabiliteit bevorderd, rekening houdende met de specifieke noden in verband met de doelstelling van een interoperabiliteit van het spoorwegsysteem dat zich kenmerkt door een oud nationaal patrimonium van infrastructuren en voertuigen en waarvan de aanpassing of vernieuwing zware investeringen vereist, en tevens rekening houdende met de noodzaak erop toe te zien dat het spoor niet economisch wordt gestraft ten aanzien van de andere vervoersmiddelen.

Deze nieuwe progressieve benadering van de interoperabiliteit wordt ondersteund door de nieuwe richtlijn 2008/57/EG. Deze verduidelijkt dat dit zo snel en efficiënt mogelijk vergezeld dient te gaan van technische harmoniseringsmaatregelen om zo de bottlenecks te vermijden en de snelle eliminatie van technische, administratieve en economische obstakels voor de interoperabiliteit van de netwerken mogelijk te maken, en tegelijkertijd een hoog veiligheidsniveau te waarborgen.

Het ontwerp beantwoordt voornamelijk twee punten van dit idee om de bewerkstelling van de interoperabiliteit te versnellen.

Eenzijds biedt het een nieuwe opportuniteit voor de aanvragers van een toelating tot indienststelling van een subsysteem om de indienststelling en dus de

opérateurs économiques, de bénéficier pleinement des avantages découlant de la mise en place d'un espace sans frontières intérieures.

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

En effet, l'exploitation en service commercial de trains le long du réseau ferroviaire nécessite notamment une excellente cohérence entre les caractéristiques de l'infrastructure et celles des véhicules, mais aussi une interconnexion efficace des systèmes d'information et de communication des différents gestionnaires d'infrastructure et entreprises ferroviaires. De cette cohérence et de cette interconnexion dépendent le niveau des performances, la sécurité, la qualité des services et leur coût et c'est sur cette cohérence et cette interconnexion que repose notamment l'interopérabilité du système ferroviaire.

Les deux directives "interopérabilité", dont la directive 2008/57 réalise la refonte, ont favorisé une approche progressive de l'interopérabilité tenant compte des besoins particuliers de l'objectif d'interopérabilité du système ferroviaire caractérisé par un patrimoine ancien d'infrastructures et de véhicules nationaux dont l'adaptation ou le renouvellement impliquent des investissements lourds et de la nécessité de veiller à ne pas pénaliser économiquement le rail par rapport aux autres modes de transport.

La nouvelle directive 2008/57/CE soutient cette approche progressive de l'interopérabilité mais précise qu'elle doit cependant s'accompagner de mesures d'harmonisation technique aussi rapides et efficaces que possible pour réduire les goulets d'étranglement et permettre l'élimination rapide des obstacles techniques, administratifs et économiques à l'interopérabilité des réseaux tout en garantissant un niveau élevé de sécurité.

Le projet répond à ce souci d'accélérer la mise en place de l'interopérabilité principalement sur deux points.

D'une part, il ouvre une nouvelle opportunité pour les demandeurs d'autorisation de mise en service d'un sous-système d'obtenir plus rapidement la mise en

ingebruikname van het betrokken subsysteem sneller te verkrijgen. Het ontwerp biedt een juridische grondslag voor de verwezenlijking van testen van de subsystemen tijdens een fase van “tussentijdse indienststelling”, en mits naleving van de daarvoor opgestelde exploitatieregels — niettegenstaande het feit dat de subsystemen op dat moment nog in de constructiefase zijn en hun indienststelling dus nog niet door de veiligheidsinstantie werd toegelaten.

Deze “tussentijdse indienststelling” biedt alle waarborgen voor de exploitatieveiligheid van de spoorwegen aangezien ze enerzijds wordt omkaderd door de aangemelde en aangewezen instanties en anderzijds wordt toegestaan door de veiligheidsinstantie op basis van een technisch dossier dat door de aangemelde en aangewezen instanties wordt opgesteld.

Deze nieuwe tussentijdse fase versnelt de definitieve indienststelling en heeft bijgevolg een positieve impact op de ingebruikname van het subsysteem aangezien de eventuele technische aanpassingen die tijdens deze tussenfase aan het licht zouden zijn gekomen onmiddellijk kunnen worden verholpen. Vroeger konden deze aanpassingen pas geschieden na de indienststelling van het subsysteem — welke toen de fase was waar de testen plaatsvonden.

Anderzijds verduidelijkt en vereenvoudigt het ontwerp de toelatingsprocedures met betrekking tot de voertuigen. Het streeft er naar een algemeen principe in te stellen krachtens hetwelke één enkele toelating volstaat voor het gehele spoorwegennetwerk van de Gemeenschap; minstens streeft het naar een principe van “grensoverschrijdende aanvaarding van de nationale regels” door de lidstaten als grondslag voor de wederzijdse erkenning van voertuigen, meer bepaald wanneer een voertuig reeds in gebruik werd gesteld in een lidstaat. Deze nieuwe procedure strekt ertoe te vermijden dat onnodige eisen zouden worden opgelegd en strekt er ook toe overbodige keuringen te beperken door zich te beperken tot de keuring van de technische compatibiliteit van het voertuig met het betrokken netwerk.

Bovendien werd voorzien in een toelatingsprocedure per voertuigtype, teneinde de administratieve lasten te verlagen. Dat streven naar efficiëntie en vereenvoudiging wat de voertuigen betreft, is ook terug te vinden in de richtlijn zelf, die ertoe strekt te komen tot de integratie in één enkele tekst over interoperabiliteit van alle procedures tot ingebruikname van voertuigen. Het gaat daarbij niet alleen om de ingebruikname van nieuwe en heringerichte voertuigen, maar ook van reeds in gebruik genomen voertuigen die voorheen ressorteer-

service, et donc la mise en exploitation du sous-système concerné. Le projet donne une base juridique à la réalisation, dans une phase dite “de mise en service intermédiaire”, et dans le respect des règles d’exploitation rédigées à cette fin, des essais de sous-systèmes — alors même que ces derniers n’en sont encore qu’au stade de la construction et n’ont donc pas encore été autorisés à la mise en service par l’autorité de sécurité.

Cette “mise en service intermédiaire” présente toutes les garanties pour la sécurité de l’exploitation ferroviaire en ce qu’elle est, d’une part, encadrée par les organismes notifiés et désignés et, d’autre part, autorisée par l’autorité de sécurité sur la base du dossier technique constitué par les organismes notifiés et désignés.

Cette nouvelle phase intermédiaire accélère la procédure de mise en service définitive et a, en conséquence, un impact positif sur la mise en exploitation du sous-système puisque les éventuels ajustements techniques, dont la nécessité a été constatée au cours de cette phase intermédiaire, peuvent être immédiatement corrigés. Ces ajustements ne pouvaient antérieurement être réalisés qu’après la mise en service du sous-système, phase où se déroulaient les essais. répond essentiellement à deux points de cette idée, en vue d’accélérer la réalisation de l’interopérabilité.

D’autre part, en ce qui concerne les véhicules, le projet apporte des précisions et des simplifications aux procédures d’autorisation. Il tend à établir un principe général selon lequel une seule autorisation suffit pour l’ensemble du réseau ferroviaire de la Communauté ou, à tout le moins, il tend vers un principe de “l’acceptation croisée des règles nationales” entre États membres comme base de la reconnaissance mutuelle des véhicules, précisément lorsqu’un véhicule a déjà été mis en service dans un État membre. Cette nouvelle procédure a pour but d’éviter d’imposer des exigences inutiles et de limiter les vérifications redondantes pour s’en tenir au seul contrôle de la compatibilité technique du véhicule avec le réseau concerné.

En outre, une procédure d’autorisation par type de véhicules a également été prévue pour réduire les charges administratives. Ce souci d’efficacité et de simplification pour les véhicules se retrouve dans la directive elle-même dont l’objectif est d’intégrer, dans un seul texte traitant de l’interopérabilité, toutes les procédures de mise en service des véhicules, à savoir non seulement la mise en service de sous-systèmes nouveaux et réaménagés, mais aussi les véhicules déjà mis en service qui étaient auparavant traités dans

den onder Richtlijn 2004/49 inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen.

Samenvattend bestaat de interoperabiliteit uit de volgende elementen: een spoorwegsysteem dat is opgesplitst in subsystemen, die zijn samengesteld uit interoperabiliteitsonderdelen.

Inzake interoperabiliteit gelden de volgende principes: de naleving van technische specificaties inzake interoperabiliteit (TSI's), van in de TSI's vastgestelde essentiële eisen, alsmede van de Europese normen en specificaties waarnaar de TSI's uitdrukkelijk verwijzen.

Het in bijlage 1 beschreven spoorwegsysteem wordt verdeeld in subsystemen, als gevolg van de complexiteit ervan en op grond van praktische en operationele overwegingen.

De in bijlage 2 beschreven subsystemen kunnen van tweeërlei aard zijn:

(1) de structurele subsystemen:

- infrastructuur;
- energie;
- bedieningscentrale en signalisatie;
- rollend materieel;

(2) de functionele subsystemen:

- verkeerexploitatie en -beheer;
- onderhoud;
- telematische toepassingen ten dienste van de reizigers en van goederen.

De subsystemen zelf bestaan uit interoperabiliteitsonderdelen.

Het spoorwegsysteem in zijn geheel moet beantwoorden aan de in bijlage 3 beschreven essentiële eisen, waaronder veiligheid, betrouwbaarheid, gezondheid en bescherming van het leefmilieu.

De TSI bevat tevens, enerzijds, de te volgen procedure voor het conformiteitsonderzoek van dat onderdeel en, anderzijds, de EG-keuringsprocedure van de subsystemen, de strategie voor de concrete uitwerking van de TSI en, voor wat het betrokken personeel betreft, de voor de exploitatie en het onderhoud van het systeem vereiste voorwaarden inzake beroepskwalificaties, gezondheid en veiligheid op het werk.

Voor de indienststelling van een subsysteem door de veiligheidsinstantie dient elk interoperabiliteitsonderdeel

la directive 2004/49 relative à la sécurité des chemins de fer communautaires.

D'une manière synthétique, l'interopérabilité se compose des éléments suivants: un système ferroviaire, divisé en sous-systèmes, lesquels sont composés de constituants d'interopérabilité.

L'interopérabilité est régie par les principes suivants: le respect des spécifications techniques d'interopérabilité (STI), des exigences essentielles définies dans les STI, ainsi que des normes et spécifications européennes auxquelles les STI font explicitement référence.

Le système ferroviaire, tel que décrit en annexe 1ère à la loi, est, en raison de sa complexité et pour des raisons pratiques et opérationnelles, divisé en sous-systèmes.

Les sous-systèmes, décrits en annexe II de ce projet de loi, sont de deux ordres:

(1) les sous-systèmes de nature structurelle:

- infrastructure;
- énergie;
- contrôle-commande et signalisation;
- matériel roulant;

(2) les sous-systèmes de nature fonctionnelle:

- exploitation et gestion du trafic;
- entretien;
- applications télématiques au service des passagers et au service du fret.

Les sous-systèmes eux-mêmes sont composés de constituants d'interopérabilité.

Le système ferroviaire dans son ensemble est soumis au respect d'exigences essentielles décrites en annexe III, du projet de loi, dont notamment la sécurité, la fiabilité, la santé, la protection de l'environnement.

La STI indique également d'une part, la procédure à suivre pour l'évaluation de la conformité de ce constituant et d'autre part, la procédure de vérification "CE" des sous-systèmes, la stratégie de mise en oeuvre concrète de la STI, et pour le personnel concerné, les conditions de qualification professionnelle, de santé et de sécurité au travail requises pour l'exploitation et l'entretien du sous-système.

Avant la mise en service d'un sous-système par l'autorité de sécurité, chaque constituant d'interopéra-

waardoor het wordt samengesteld het voorwerp uit te maken van een onderzoeksprocedure betreffende de conformiteit en de geschiktheid voor gebruik zoals bepaald in de TSI en dient elk subsysteem globaal het voorwerp uit te maken van een EG-keuringsprocedure teneinde te verzekeren dat de resultaten daarvan in de ontwerpfase, in de constructiefase of in de fase van indienstelling conform de geldende technische en operationele bepalingen zijn.

Door deze procedures moeten de constructeurs kunnen rekenen op een gelijke behandeling, welk land ook betrokken is.

De interoperabiliteitsonderdelen die aan de bepalingen van deze richtlijn zijn onderworpen, dienen vergezeld te gaan van de conformiteitsverklaring van de fabrikant. Het is niet noodzakelijk dat de fabrikant de markering "EG" aanbrengt.

Het ontwerp voorziet bovendien in de mogelijkheid van een tussentijdse indienstelling teneinde de aanvragers van een indienstelling van een subsysteem uitdrukkelijk toe te staan om testen uit te voeren niettegenstaande het feit dat deze subsystemen zich dan nog in de constructiefase bevinden en de veiligheidsinstantie derhalve hun indienstelling nog niet heeft toegestaan. De onderzoeksprocedure betreffende de conformiteit of de geschiktheid voor gebruik van de interoperabiliteitsonderdelen alsmede de EG-keuringsprocedure van voormelde subsystemen dienen te worden verricht door een aangemelde instantie aan wie de aanvrager van een toelating tot indienstelling voorafgaand zijn dossier meedeelde.

Deze aangemelde instanties dienen te beantwoorden aan onafhankelijkheids- en bekwaamheidscriteria. Daartoe dienen ze vóór hun erkenning door de minister te worden geaccrediteerd conform de procedure die werd ingevoerd door het koninklijk besluit van 31 januari 2006 tot oprichting van het BELAC-accreditatiesysteem van instellingen voor de conformiteitsbeoordeling.

Bij afwezigheid van TSI, wanneer de toepassing van de TSI's op het geheel van het netwerk niet werkzaam is, wanneer er een afwijking van de TSI kenbaar werd gemaakt of wanneer de toepassing van de in gebruik zijnde nationale regels in een specifiek geval noodzakelijk is, dient de keuringsprocedure betreffende de conformiteit met de in gebruik zijnde nationale voorschriften te worden verricht door een door de minister op basis van de door hem bepaalde criteria "aangemelde" instantie.

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

bilité qui le compose doit faire l'objet d'une procédure d'évaluation de la conformité et d'aptitude à l'emploi telle qu'indiquée dans la STI et chaque sous-système doit faire globalement l'objet d'une procédure de vérification "CE" pour s'assurer que, au stade du projet, de la construction et de la mise en service, le résultat est conforme aux dispositions réglementaires techniques et opérationnelles en vigueur.

Ces procédures doivent permettre aux constructeurs de compter sur une égalité de traitement, quel que soit le pays.

Les constituants d'interopérabilité soumis aux dispositions de cette directive doivent être accompagnés de la déclaration de conformité du fabricant. Il n'est pas nécessaire que le fabricant appose le marquage "CE".

Le projet prévoit, en outre, la possibilité d'une mise en service intermédiaire afin de permettre explicitement aux demandeurs de mise en service d'un sous-système de réaliser des essais, alors même que lesdits sous-systèmes n'en sont encore qu'au stade de la construction, et donc avant même que ces derniers n'aient été autorisés à la mise en service par l'autorité de sécurité. La procédure d'évaluation de la conformité ou de l'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité ainsi que la procédure de vérification "CE" des sous-systèmes précités doivent être instruites par un organisme notifié auquel le demandeur d'autorisation de mise en service a préalablement confié son dossier.

Ces organismes notifiés doivent répondre à des critères d'indépendance et de compétence. Pour ce faire, ils doivent être accrédités conformément à la procédure mise en place par l'arrêté royal du 31 janvier 2006 portant création du système BELAC d'accréditation des organismes d'évaluation de la conformité avant d'être agréés par le ministre.

Lorsqu'il n'existe pas de STI, lorsque l'application des STI à l'ensemble du réseau n'est pas effective, qu'une dérogation à la STI a été notifiée ou qu'un cas spécifique nécessite l'application des règles de sécurité nationales en usage, la procédure de vérification de la conformité aux règles nationales en usage doit être instruite par un organisme "désigné" par le ministre sur la base de critères que ce dernier a fixés.

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

Die vereenvoudiging is gestoeld op twee principes:

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

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

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

Teneinde de uit te voeren keuringen te bepalen, voorziet dit wetsontwerp dus in drie toelatingssystemen die het classificeert als volgt:

- TSI-conforme voertuigen;
- niet-TSI-conforme voertuigen;
- voertuigen die conform een toegelaten type zijn.

Wat de eerste categorie betreft, hoeven de vereiste aanvullende toelatingen voor een TSI-conform voertuig dat al werd toegelaten om in een lidstaat te rijden, alleen nog betrekking te hebben op de technische compatibiliteit tussen het voertuig en het netwerk.

Wat de tweede categorie betreft, beslist de veiligheidsinstantie op basis van een door de aanvrager bezorgd technisch dossier of aanvullende toelatingen vereist zijn (aanvullende informatie, aanvullende risicoanalyse en aanvullende tests op het netwerk) indien voor het niet-TSI-conforme voertuig al een eerste toelating tot ingebruikname werd afgegeven in België of in een andere lidstaat. De veiligheidsinstantie kan evenwel niet terugkomen op een toelating tot ingebruikname die is afgegeven in een andere lidstaat, of op technische gegevens met betrekking tot een voertuig, behalve ingeval van een betekenisvol veiligheidsrisico.

Wat de derde categorie betreft, wordt een voertuig toegelaten zonder verdere keuring dan een verklaring van overeenstemming met het door de aanvrager opgegeven voertuigtype, indien het voertuig conform een al op het Belgisch netwerk toegelaten voertuigtype is.

Om deze poging tot vereenvoudiging en verduidelijking te ondersteunen en de voertuigtypes te

Deux principes régissent cette simplification:

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

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

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

Pour déterminer les vérifications à opérer, le présent projet prévoit donc trois systèmes d'autorisation qu'il classe de la façon suivante:

- véhicules conformes aux STI;
- véhicules non conformes aux STI;
- véhicules conformes à un type autorisé.

Pour la première catégorie, lorsque le véhicule est conforme aux STI et qu'il a déjà été autorisé à circuler dans un État membre, les autorisations supplémentaires requises doivent avoir trait uniquement à la compatibilité technique entre le véhicule et le réseau.

Pour la seconde catégorie, lorsque le véhicule est non conforme aux STI mais déjà muni d'une première autorisation de mise en service délivrée en Belgique ou dans un autre État membre, l'autorité de sécurité, décide, sur la base d'un dossier technique fourni par le demandeur, si des autorisations supplémentaires doivent être requises (informations complémentaires, analyses de risque et essais complémentaires sur le réseau). L'autorité de sécurité ne peut cependant remettre en cause l'autorisation de mise en service délivrée dans un autre État membre ni les données techniques relatives au véhicule sauf en cas de risque significatif pour la sécurité.

Pour la troisième catégorie, lorsque le véhicule est conforme à un type de véhicules qui a déjà été autorisé sur le réseau belge, le véhicule est autorisé sans autre vérification qu'une déclaration de conformité avec le type de véhicule fournie par le demandeur.

Pour soutenir cette démarche de simplification et de clarification, et pour recenser les types de véhicules, il

inventariseren, blijkt het noodzakelijk een Europees register van voertuigtypen aan te leggen. Dat register wordt bijgehouden door het Europees Bureau (ERA).

Om veiligheidsredenen moet elke lidstaat tevens aan elk voertuig een identificatiecode toe te kennen en elk voertuig in te schrijven in een nationaal register van rollend materieel dat voor alle lidstaten toegankelijk moet zijn. De veiligheidsinstantie houdt dat register van rollend materieel bij en ziet toe op de bijwerking ervan.

Te wille van de coherentie worden de voornaamste kenmerken van elk subsysteem of deel daarvan geïnventariseerd in een infrastructuurregister. Dat register wordt bijgehouden door de infrastructuurbeheerder en de veiligheidsinstantie ziet erop toe dat die het register bijwerkt.

D. Wetsontwerp tot wijziging van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur, de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen en het Gerechtelijk Wetboek wat de rechtsmiddelen tegen bepaalde beslissingen van het toezichthoudend orgaan en de veiligheidsinstantie betreft (DOC 52 2249/001)

Wetsontwerp tot wijziging van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur en de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen wat de rechtsmiddelen tegen bepaalde beslissingen van het toezichthoudend orgaan en de veiligheidsinstantie betreft (DOC 52 2250/001)

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

Om te voorzien in de eenmaking van de beroepsprocedures die aanhangig gemaakt zullen worden voor het hof van beroep te Brussel, zal hun praktische organisatie identiek zijn, ongeacht het feit of een beroep wordt ingesteld tegen een beslissing van de overheid bevoegd voor de economische regulering van het spoorwegvervoer of tegen een beslissing van de overheid belast met de veiligheidstaken op het spoor en de interoperabiliteit van de spoorwegen. De termijn binnen dewelke het beroep dient te worden ingesteld, werd vastgesteld op een maand, wat ruim voldoende is voor de bestemmen-

s'avère nécessaire d'établir un registre européen des types de véhicules. Ce registre est tenu par l'Agence européenne (ERA).

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

Par souci de cohérence, un registre de l'infrastructure recense les caractéristiques principales de chaque sous-système ou partie de sous-système. Le gestionnaire de l'infrastructure tient ce registre et l'autorité de sécurité veille à ce qu'il le mette à jour.

D. Projet de loi modifiant la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire et le Code judiciaire en ce qui concerne le recours contre certaines décisions de l'organe de contrôle et de l'autorité de sécurité (DOC 52 2249/001)

Projet de loi modifiant la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire en ce qui concerne le recours contre certaines décisions de l'organe de contrôle et de l'autorité de sécurité (DOC 52 2250/001)

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

Dans un souci d'unification des procédures de recours qui seront pendantes devant la cour d'appel de Bruxelles, leur organisation pratique sera identique, indépendamment du fait que les recours soient formés contre une décision émanant de l'organe de régulation économique du transport ferroviaire ou contre une décision émanant de l'autorité chargée des tâches relatives à la sécurité et à l'interopérabilité des chemins de fer. Le délai dans lequel le recours doit être intenté a été fixé à un mois, ce qui est largement suffisant pour permettre au destinataire d'une décision qui lui a été notifiée de

ling van een hem ter kennis gebrachte beslissing om te beslissen over het al dan niet instellen van een beroep. Bovendien zal het toekennen aan de bestemming van de beslissing van een overdreven lange termijn tot gevolg kunnen hebben dat de beslissingen van de administratieve spoorwegoverheden blootgesteld worden aan juridische onzekerheid doordat de mogelijkheid dan bestaat dat te lange tijd na de beslissing nog een beroep wordt ingesteld.

Een kenmerkende eigenschap van de spoorwegsector is de veelheid aan actoren die van elkaar afhankelijk zijn voor de uitoefening van hun activiteiten. Een voorbeeld hiervan, en waarschijnlijk ook het meest treffende voorbeeld, is het feit dat een spoorwegonderneming haar activiteit niet kan uitoefenen bij afwezigheid van een spoorweginfrastructuur, die wordt beheerd door een door de veiligheidsinstantie goedgekeurde infrastructuurbeheerder. Derhalve kunnen de gedragingen van bepaalde actoren, die op grond van een door het toezichthoudend orgaan of de veiligheidsinstantie genomen en ter kennis gegeven beslissing werden verboden of toegelaten, de andere actoren die niet de rechtstreekse bestemmingen zijn van beslissingen en die hen ook niet dienden te worden medegedeeld, beïnvloeden en zelfs in bepaalde gevallen aanzienlijk schaden.

Als gevolg hiervan maakt dit ontwerp een vernieuwing uit in die zin dat elke belanghebbende partij bij het hof van beroep te Brussel beroep zal kunnen instellen tegen een beslissing, zelfs wanneer deze hem niet werd medegedeeld. Om het moeilijke probleem te regelen van het op de meest objectieve basis vaststellen van de aanvang van de beroepstermijn voor dit specifieke geval dat gekenmerkt wordt door een afwezigheid van mededeling van de beslissing, werd voor de berekening van de termijn van een maand na dewelke het beroep onontvankelijk dient te worden verklaard, desgevallend van rechtswege door het hof van beroep van Brussel, gekozen voor het criterium van het zich voordoen van het feit dat het belang aantoonbaar is om tussen te komen. De beslissingen van het toezichthoudende orgaan, die naar hun aard gemakkelijker vatbaar zijn voor bekendmaking in het *Belgisch Staatsblad*, kunnen het voorwerp zijn van een verhaal vanwege elke belanghebbende derde binnen de maand na hun bekendmaking in die vorm, die een gemakkelijke en objectieve datering toelaat. Het toezichthoudende orgaan staat in voor deze bekendmaking in het *Belgisch Staatsblad*.

Bepaalde beslissingen van de veiligheidsinstantie en het toezichthoudende orgaan hebben een dermate belangrijke sociale of economische weerslag dat hun onmiddellijke uitvoering zou leiden tot een moeilijk te herstellen schade die niet zou kunnen worden gecompenseerd door een latere hervorming door het hof van beroep van Brussel.

prendre position quant à un recours. En outre, il ne fallait pas accorder un délai exagérément long au destinataire de la décision, sous peine de voir les décisions des autorités administratives du chemin de fer soumises à l'incertitude juridique en raison de l'éventualité d'un recours pouvant être intenté trop longtemps après la décision.

Le secteur ferroviaire présente la particularité d'une multiplicité d'acteurs, dépendants les uns des autres pour exercer leurs activités. À titre d'exemple, probablement le plus frappant, on peut épingler que l'entreprise ferroviaire ne peut exercer son activité en l'absence d'une infrastructure ferroviaire gérée par le gestionnaire d'infrastructure agréé par l'autorité de sécurité. Par conséquent, les comportements de certains acteurs, interdits ou autorisés en vertu d'une décision notifiée par l'organe de contrôle ou l'autorité de sécurité, peuvent affecter, voire dans certains cas préjudicier fortement les autres acteurs qui ne sont pas des destinataires directs de décisions qui ne devaient pas leur être notifiées.

En conséquence, le projet à l'examen est innovant en ce sens que toute partie intéressée pourra se pourvoir devant la cour d'appel de Bruxelles, quand bien même la décision ne lui a pas été notifiée. En vue de régler, pour ce cas spécifique caractérisé par une absence de notification de la décision, l'épineux problème du point de départ du délai de recours sur une base qui soit la plus objective possible, il a été opté pour, en ce qui concerne les décisions de l'autorité de sécurité le critère de la survenance du fait qui justifie l'intérêt à agir pour comptabiliser le délai d'un mois au-delà duquel le recours pourra être déclaré irrecevable, le cas échéant d'office par la cour d'appel de Bruxelles. Quant aux décisions de l'organe de contrôle, qui de par leur nature sont plus aisément susceptibles d'être publiées au *Moniteur belge*, elles pourront faire l'objet d'un recours par tout tiers intéressé dans le mois de leur publication sous cette forme qui permet une datation aisée et objective. La responsabilité de cette publication au *Moniteur belge* incombe à l'organe de contrôle.

Certaines décisions de l'autorité de sécurité et de l'organe de contrôle ont un impact social ou économique à ce point important que leur exécution immédiate créerait un préjudice difficilement réparable, qu'une réformation ultérieure de la décision par la cour d'appel de Bruxelles ne pourrait pas compenser.

Bovendien zou een beroep dat door een actor in de sector wordt ingesteld met het uitsluitend dilatoire oogmerk opschorting te verkrijgen van de uitvoering van een in zijn opzicht volledig gerechtvaardigde beslissing, onterecht ingaan tegen de doelstelling van een veilig en efficiënt beheer van de activiteiten van de spoorwegsector.

De voorgaande opmerkingen in aanmerking genomen, werd in dit wetsontwerp gekozen voor het principe van een niet-opschortend beroep tegen de bestreden beslissing.

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

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

Overwegende dat deze materie, gelet op de impact die beslissingen betreffende spoorwegaangelegenheden kunnen hebben op het grote publiek, in zekere zin van economische en sociale openbare orde is, zal het Brusselse hof van beroep op eigen initiatief de opschorting van de aangevochten beslissingen kunnen uitspreken, ook als de eisende partij daar zelf niet om verzoekt.

Par ailleurs, un recours intenté par un acteur du secteur aux seules fins dilatoires d'obtenir un sursis à l'exécution d'une décision parfaitement justifiée à son égard irait injustement à l'encontre de l'objectif d'une gestion sécurisée et efficace des activités du secteur ferroviaire.

Prenant en considération les remarques qui précèdent, il a été opté dans le présent projet pour le principe d'un recours non suspensif de la décision attaquée.

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

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

Considérant que la matière est en quelque sorte d'ordre public économique et social, eu égard à l'impact que les décisions en matière ferroviaire peuvent avoir sur le grand public, la cour d'appel de Bruxelles pourra ordonner de sa propre initiative la suspension de la décision attaquée, quand bien même la partie demanderesse n'aurait pas formulé une telle demande.

Met het oog op de bevordering van een snelle rechtsbedeling en het behoud van de uitzonderlijke aard van de opschorting, die gerechtvaardigd is door de dringende noodzaak de schade als gevolg van een eventuele onmiddellijke uitvoering van de bestreden beslissing niet te verergeren, moet het hof zich over het verzoek tot opschorting uitspreken binnen uiterlijk tien dagen na de inleiding van het verzoek tot opschorting, wat in de praktijk noodzakelijkerwijze zal samenvallen met de dag waarop de zaak wordt ingeleid, zoals hierboven aangegeven.

Indien de toezichthoudende instantie dan wel de veiligheidsinstantie het afschrift van het administratief dossier pas meedeelt op de dag van de inleiding zelf, staat het hof echter termijnen toe opdat men het dossier eerst kan bestuderen en de rechten van verdediging gevrijwaard worden. Ten slotte wordt bevestigd dat het Gerechtelijk Wetboek van toepassing is, voor zover daar niet van wordt afgeweken door de bepalingen van dit wetsontwerp.

In het verplicht bicameraal wetsontwerp, dat een nieuwe bevoegdheid toekent aan het hof van beroep van Brussel voor de betrokken rechtsmiddelen, wordt aangeduid hoe de beslissingen die het voorwerp kunnen uitmaken van een beroep, wanneer deze zouden worden voorgelegd aan het hof van beroep van Brussel voor een mogelijke hervorming, aanleiding zouden kunnen geven tot een rechtsgeding dat tegelijkertijd beschouwd moet worden als een geschil betreffende objectieve rechten en een geschil betreffende subjectieve rechten.

De toepassing van het Gerechtelijk Wetboek op dit soort geschillen voor alle niet door dit wetsontwerp geregelde aspecten, zal alle noodzakelijke waarborgen bieden voor een goede en efficiënte rechtsbedeling die de rechten van de partijen eerbiedigt. In bepaalde hypothesen, zoals die van de treinbestuurder aan wie de toekenning van een bestuurdersvergunning wordt geweigerd, kunnen deze partijen fysieke personen zijn.

Er dient ook benadrukt te worden dat de geschillen die door dit wetsontwerp worden beheerst zowel de betrokken belangrijke economische actoren als particulieren — en zelfs de magistraten van het hof van beroep van Brussel bij wie een zaak aanhangig wordt gemaakt —, er toe zouden kunnen aanzetten om een onderzoeksmaatregel, zoals bijvoorbeeld een expertise, te vragen. Ook in deze hypothese zou het ongepast zijn dat men zou verzaken aan de door het Gerechtelijk Wetboek geboden waarborgen.

Om de voorgaande uiteenzetting te vervolledigen en zo nodig te versterken, wordt eraan herinnerd dat de wetgever in de volgende wetten al in de toepassing

En vue de favoriser une justice rapide, et de conserver à la suspension son caractère exceptionnel justifié par l'urgence de ne pas aggraver le préjudice créé par une éventuelle exécution immédiate de la décision attaquée, il est imposé à la cour de se prononcer sur la question de la suspension au plus tard dans les dix jours qui suivent l'introduction de la demande de suspension, qui dans la pratique coïncidera nécessairement avec le jour de l'introduction de la cause, comme indiqué ci-dessus.

Si l'organe de contrôle ou l'autorité de sécurité selon le cas ne communique le dossier administratif que le jour de l'introduction de la cause, la cour accorde néanmoins des délais permettant l'étude de la cause et garantissant les droits de la défense. Enfin, l'application du Code judiciaire, sauf quand il y est dérogé par les dispositions de ce projet, est confirmée.

Il a été indiqué dans le projet de loi bicaméral obligatoire conférant une nouvelle compétence à la cour d'appel de Bruxelles pour les recours concernés en quoi les décisions sujettes à recours, lorsqu'elles seraient portées devant la cour d'appel de Bruxelles pour réformation éventuelle, donneraient lieu à un litige à considérer simultanément comme un contentieux objectif et comme un contentieux portant sur des droits subjectifs.

L'application du Code judiciaire à ce type de contentieux, en tous ses aspects non réglés par le présent projet, offrira toutes les garanties nécessaires à l'administration d'une bonne justice, efficace et respectueuse des droits des parties, qui dans certaines hypothèses, telles celles du conducteur du train qui se voit refuser l'octroi de sa licence de conducteur, peuvent être des personnes physiques.

Il faut aussi souligner que le contentieux régi par ce projet pourrait inciter tant les importants acteurs économiques concernés, que les particuliers, voire aussi les magistrats de la cour d'appel de Bruxelles saisis du litige, à solliciter une mesure d'instruction comme par exemple une expertise. Dans cette hypothèse également, il serait inopportun de se priver des garanties offertes par le Code judiciaire.

Pour compléter et conforter si besoin en était les explications qui précèdent, il sera rappelé que le législateur a déjà prévu l'applicabilité du Code judiciaire pour

van het Gerechtelijk Wetboek heeft voorzien voor drie soorten geschillen eigen aan specifieke domeinen en sectoren, die gelijkenissen met de spoorwegsector vertonen:

— wet van 17 januari 2003 betreffende de rechtsmiddelen en de geschillenbehandeling naar aanleiding van de wet van 17 januari 2003 met betrekking tot het statuut van de regulator van de Belgische post- en telecomunicatiesector;

— wet van 9 juli 2004 houdende diverse bepalingen, waarvan artikel 2 voorziet in het beroep tegen de besluiten van de regulator, bedoeld in artikel 1, 6° van het koninklijk besluit van 27 mei 2004 betreffende de omvorming van BIAC in een naamloze vennootschap van privaatrecht en van de luchthaveninstallaties, genomen met toepassing van hetzelfde besluit;

— wet van 6 juli 2005 betreffende sommige juridische bepalingen inzake elektronische communicatie.

Ten slotte, steeds met het oog op het bewerkstelligen van een snelle uitspraak van een arrest dat een einde stelt aan het geschil tussen de partijen, en om de eiser toe te laten snel en met volledige kennis van zaken zijn argumenten aan het hof voor te leggen, wordt aan de instanties die de bestreden beslissingen hebben genomen de verplichting opgelegd om ten laatste op de dag van de inleiding van de zaak een kopie van hun administratief dossier te bezorgen aan de eiser en aan het hof van beroep van Brussel.

II. — ALGEMENE BESPREKING

De heer Roel Deseyn (CD&V) vraagt of de objectiviteit en de kwaliteit van de examens voor het bevoegdheidsbewijs gegarandeerd kunnen worden ondanks het feit dat ze worden afgenomen door de werkgever. Kan die taak niet op een efficiëntere wijze worden vervuld door een onafhankelijke instantie?

De spreker geeft zijn goedkeuring aan de wetsontwerpen, die meer overeenstemming zullen brengen binnen de netwerken en de infrastructuur. Aangezien de verschillende softwareniveaus binnen elk systeem sterk van elkaar verschillen, moeten daar zeer goede afspraken over worden gemaakt. De spreker verwijst naar het ERTMS (*European Railway Traffic Management System*), waarbij voor hogesnelheidstreinen in Nederland met graad 2 en in België met graad 1 wordt gewerkt.

Hij pleit voor bilateraal overleg ten behoeve van meer interoperabiliteit, ook voor de uitwisseling van materiaal,

trois types de contentieux propres à des domaines et secteurs spécifiques, présentant des similitudes avec le secteur ferroviaire, dans les lois suivantes:

— loi du 17 janvier 2003 concernant les recours et les traitements des litiges à l'occasion de la loi du 17 janvier 2003 relative au statut du régulateur des secteurs des postes et des télécommunications belges;

— loi du 9 juillet 2004 portant des dispositions diverses dont l'article 2 organise les recours contre l'autorité de régulation économique visée à l'article 1, 6° de l'arrêté royal du 27 mai 2004 relatif à la transformation de BIAC en société anonyme de droit privé et aux installations aéroportuaires, prises en application du même arrêté;

— loi du 6 juillet 2005 relative à certaines dispositions judiciaires en matière de communications électroniques.

Enfin, toujours dans un souci d'aboutir à un prononcé rapide d'un arrêt mettant fin au litige entre les parties, et pour permettre au demandeur de soumettre rapidement ses arguments à la cour en pleine connaissance de cause, il est imposé aux auteurs des décisions attaquées de communiquer copie de leur dossier administratif au demandeur et à la cour d'appel de Bruxelles au plus tard le jour de l'introduction de la cause.

II. — DISCUSSION GÉNÉRALE

M. Roel Deseyn (CD&V) demande si l'objectivité et la qualité des examens visant à décerner l'attestation peuvent être garanties bien que lesdits examens soient organisés par l'employeur. Une instance indépendante ne pourrait-elle s'acquitter plus efficacement de cette tâche?

L'intervenant marque son accord sur les projets de loi qui amélioreront la concordance au sein des réseaux et de l'infrastructure. Les différents niveaux de logiciels au sein de chaque système étant fort différents, il y a lieu de conclure de très bons accords à ce sujet. L'intervenant renvoie à l'ERTMS (*European Railway Traffic Management System*) qui applique un degré 2 pour les trains à grande vitesse aux Pays-Bas et un degré 1 pour les trains à grande vitesse en Belgique.

Il plaide pour une concertation bilatérale au profit d'une plus grande interoperabilité, également en ce qui

zodat technici niet belemmerd worden door een gebrek aan expertise over de andere netwerken.

De staatssecretaris wijst op het feit dat volgens de richtlijn het afleveren van een bevoegdheidsbewijs tot de bevoegdheid van de werkgever behoort omdat zo kan worden verzekerd dat een personeelslid dat de opleiding heeft gevolgd, ook in staat is om het werk te doen.

Met betrekking tot ERTMS wordt de norm die gerespecteerd moet worden op Europees niveau vastgesteld; zonder die norm zou de dienst niet kunnen functioneren. Dezelfde technische normering zal gerespecteerd worden voor het volledige internationale vervoer.

Met het oog op de verschillende technische bepalingen op nationaal en Europees niveau werd ERA (*European Railway Association*) ermee belast met de verschillende landen en exploitatiemaatschappijen overleg te plegen en technische specificaties voor constructeurs vast te leggen.

III. — ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING EN STEMMINGEN

A. Wetsontwerp DOC 52 2247/001

Opschrift

Op voorstel van de commissievoorzitter besliste de commissie eenparig om volgende materiële verbetering aan te brengen: in het Nederlandse opschrift worden tussen de woorden “wetsontwerp” en “van” de woorden “tot wijziging” ingevoegd.

De staatssecretaris wijst op het feit dat in punt 6 van de inhoudstafel in de Franstalige tekst het nummer van het arrest van de Raad van State niet correct is. Het dient te worden vervangen door het nummer 47 323/4.

Artikelen 1 tot 15

Deze artikelen geven geen aanleiding tot debat. Ze worden achtereenvolgens eenparig aangenomen.

Art. 16

Amendement nr. 1 van de heer Van den Bergh c.s. (DOC 52 2247/002) strekt ertoe de bepalingen onder b) en d) te schrappen aangezien dezelfde bepalingen worden beoogd door artikel 6 van het ontwerp van programwet (DOC 52 2278/001), dat waarschijnlijk eerder zal worden aangenomen dan voorliggend wetsontwerp.

concerne l'échange de matériel afin que les techniciens ne soient pas gênés par un manque d'expertise en ce qui concerne les autres réseaux.

Le secrétaire d'État fait observer que selon la directive, la délivrance d'une attestation relève de la compétence de l'employeur parce que cela permet de garantir qu'un membre du personnel qui a suivi la formation est également en mesure d'effectuer le travail.

En ce qui concerne l'ERTMS, la norme à respecter est fixée au niveau européen; sans cette norme, le service ne pourrait pas fonctionner. Les mêmes normes techniques seront respectées pour l'ensemble du transport international.

Eu égard aux différentes dispositions techniques aux niveaux national et européen, l'ERA (*European Railway Association*) a été chargée d'entamer une concertation avec les différents pays et sociétés d'exploitation et de fixer des spécifications techniques pour les constructeurs.

III. — DISCUSSION DES ARTICLES ET VOTES

A. Projet de loi DOC 52 2247/001

Intitulé

Sur proposition du président de la commission, la commission a décidé à l'unanimité d'apporter la correction matérielle suivante: dans l'intitulé néerlandais, les mots “*tot wijziging*” sont insérés entre le mot “*wetsontwerp*” et le mot “*van*”.

Le secrétaire d'État signale que dans le texte français, au point 6 du sommaire, le numéro de l'avis du Conseil d'État n'est pas correct. Il y a lieu de le remplacer par le numéro 47 323/4.

Articles 1^{er} à 15

Ces articles ne donnent lieu à aucune discussion. Ils sont adoptés successivement à l'unanimité.

Art. 16

L'amendement n° 1 de M. Van den Bergh et consorts (DOC 52 2247/002) tend à supprimer les dispositions sous b) et d), étant donné que les mêmes dispositions sont visées par l'article 6 du projet de loi-programme (DOC 52 2278/001), qui sera probablement adopté avant le projet de loi à l'examen.

Amendement nr. 1 wordt eenparig aangenomen.

Artikel 16, zoals gewijzigd, wordt eenparig aangenomen

Art. 17

Amendement nr. 2 van de heer Van den Bergh c.s. (DOC 52 2247/002) strekt tot de weglating van artikel 17. Het artikel heeft hetzelfde doel als amendement nr. 1: de inhoud van de bepaling werd reeds opgenomen in het beoogde artikel 6 van het ontwerp van programwet (DOC 52 2278/001), waarvan wordt verwacht dat het eerder zal worden aangenomen dan voorliggend wetsontwerp.

Amendement nr. 2 wordt eenparig aangenomen. Bijgevolg wordt artikel 17 weggelaten.

Art. 18 tot 74

Over deze artikelen worden geen opmerkingen gemaakt. Ze worden achtereenvolgens eenparig aangenomen.

Art. 75

Amendement nr.3 (DOC 52 2247/002) wordt ingediend door *de heer Van den Bergh c.s.* Het strekt tot de vervanging, in de voorgestelde bepaling voor artikel 60, 1°, van de woorden "twee jaar na de goedkeuring van de in artikel 22, § 4, van richtlijn 2007/59/EG bedoelde parameters" door de woorden "vanaf 30 oktober 2011". Zo kan de moeilijk te begrijpen datum van inwerkingtreding worden vervangen door een exacte datum.

Amendement nr. 3 wordt eenparig aangenomen. Artikel 75, zoals gewijzigd, wordt eenparig aangenomen.

Art. 76 tot 80

Deze artikelen geven geen aanleiding tot debat. Ze worden achtereenvolgens eenparig aangenomen.

Art. 81

Amendement nr. 4 (DOC 52 2247/002) van *de heer Van den Bergh c.s.* strekt ertoe artikel 81 te vervangen. De bepaling van inwerkingtreding dient te worden te vereenvoudigd en leesbaarder geformuleerd.

L'amendement n° 1 est adopté à l'unanimité.

L'article 16, ainsi modifié, est adopté à l'unanimité

Art. 17

L'amendement n° 2 de M. Van den Bergh et consorts (DOC 52 2247/002) tend à supprimer l'article 17. L'article a le même objet que l'amendement n° 1: le contenu de la disposition aussi a déjà été repris à l'article 6 du projet de loi-programme (DOC 52 2278/001), qui sera probablement adopté avant le projet de loi à l'examen.

L'amendement n° 2 est adopté à l'unanimité. L'article 17 est par conséquent supprimé.

Art. 18 à 74

Ces articles ne donnent lieu à aucune observation et sont successivement adoptés à l'unanimité.

Art 75

M. Van den Bergh et consorts présentent un *amendement n° 3* (DOC 52 2247/002) qui tend à remplacer, dans la disposition proposée pour l'article 60, 1°, les mots "deux ans après l'adoption des paramètres fondamentaux prévus à l'article 22, § 4, de la directive 2007/59/CE" par les mots "à partir du 30 octobre 2011". La disposition fixant la date d'entrée en vigueur, formulée de manière absconse, est ainsi remplacée par un texte intelligible et précis.

L'amendement n° 3 est adopté à l'unanimité. L'article 75, ainsi modifié, est adopté à l'unanimité.

Art. 76 à 80

Ces articles ne donnent lieu à aucune observation et sont successivement adoptés à l'unanimité.

Art. 81

L'amendement n° 4 (DOC 52 2247/002) de *M. Van den Bergh et consorts* tend à remplacer l'article 81. La disposition relative à l'entrée en vigueur doit être simplifiée et formulée de manière plus lisible.

Amendement nr.4 wordt eenparig aangenomen. Artikel 81, zoals gewijzigd, wordt eenparig aangenomen.

Bijlagen

Op voorstel van de commissievoorzitter besliste de commissie eenparig om volgende materiële verbeteringen aan te brengen:

— in de tabellen op p. 183 tot 188 worden in de tweede en de derde kolom, de woorden “wet van 4 december 2006” vervangen door de woorden “wet van 19 december 2006” en worden de woorden “*loi du 4 décembre 2006*” vervangen door “*loi du 19 décembre 2006*”;

— op p. 212 moet de Franse tekst in de linkerkolom vervangen worden door de Nederlandse vertaling ervan.

De bijlagen, zoals gewijzigd, worden achtereenvolgens eenparig aangenomen.

Stemming over het geheel

Het wetsontwerp, zoals gewijzigd, wordt eenparig aangenomen.

B. Wetsontwerp DOC 52 2248/001

Artikelen 1 tot 63

Deze artikelen geven geen aanleiding tot debat. Zij worden achtereenvolgens eenparig aangenomen.

Art. 64

Amendement nr. 1 (DOC 52 2248/002) wordt ingediend door *de heer Van den Bergh c.s.*

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) pleit voor de weglating van het artikel aangezien de bepaling ervan, die ertoe strekt de wet in werking te laten treden op 3 december 2009, voorbijgestreefd is en er geen nieuwe datum wordt voorgesteld. Zo wordt vermeden dat, in geval van laattijdige aanneming, de bepalingen van het ontwerp terugwerkende kracht verwerven.

Het amendement wordt eenparig aangenomen. Bijgevolg wordt artikel 64 weggelaten.

L'amendement n° 4 est adopté à l'unanimité. L'article 81, ainsi modifié, est adopté à l'unanimité.

Annexes

À l'initiative de son président, la commission a décidé à l'unanimité d'apporter les corrections matérielles suivantes:

— dans les tableaux des pages 183 à 188, dans la deuxième et la troisième colonne, les mots “loi du 4 décembre 2006” sont remplacés par les mots “loi du 19 décembre 2006” et les mots “*wet van 4 december 2006*” sont remplacés par les mots “*wet van 19 december 2006*”;

— à la page 212, le texte français de la colonne de gauche doit être remplacé par sa traduction néerlandaise.

Les annexes, ainsi modifiées, sont successivement adoptées à l'unanimité.

Vote sur l'ensemble

Le projet de loi, tel qu'il a été modifié, est adopté à l'unanimité.

B. Projet de loi DOC 52 2248/001

Articles 1^{er} à 63

Ces articles ne donnent lieu à aucun débat. Ils sont successivement adoptés à l'unanimité.

Art. 64

L'amendement n° 1 (DOC 52 2248/002) est présenté par *M. Van den Bergh et consorts.*

M. Jef Van den Bergh (CD&V) plaide en faveur de la suppression de l'article, étant donné que la disposition qu'il contient, visant à faire entrer la loi en vigueur le 3 décembre 2009, est dépassée et qu'aucune nouvelle date n'est proposée. On évite ainsi qu'en cas d'adoption tardive, les dispositions du projet entrent en vigueur avec effet rétroactif.

L'amendement est adopté à l'unanimité. L'article 64 est, par conséquent, supprimé.

Bijlagen 1 tot 6

Over deze bijlagen worden geen opmerkingen geformuleerd. Zij worden achtereenvolgens eenparig aangenomen.

Bijlage 7

Amendement nr. 2 (DOC 52 2248/002) wordt ingediend door de heer Van den Bergh c.s.

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) wenst bijlage 7 van het wetsontwerp, die een kopie is van bijlage VII van de richtlijn 2008/57/CE, te vervangen door bijlage VII van de richtlijn 2009/131/EG die sectie 1 van bijlage VII van de richtlijn 2008/57/CE vervangt en op dezelfde datum in voege treedt. Zo worden de omzettingsovereenkomsten in overeenstemming gebracht met het vigerend EU-recht.

Het amendement wordt eenparig aangenomen. Bijgevolg wordt bijlage 7 vervangen.

Bijlagen 8 en 9

Deze bijlagen geven geen aanleiding tot debat. Ze worden achtereenvolgens eenparig aangenomen.

Stemming over het geheel

Het wetsontwerp, zoals gewijzigd, wordt eenparig aangenomen.

C. Wetsontwerp DOC 52 2249/001

Opschrift

Op voorstel van de commissievoorzitter besliste de commissie eenparig om de volgende materiële verbetering aan te brengen: na de woorden “de veiligheidsinstantie” worden de woorden “en het toezichhoudend orgaan” weggelaten (omdat ze twee keer voorkomen).

Artikelen 1 tot 6

Deze artikelen geven geen aanleiding tot debat. Ze worden achtereenvolgens eenparig aangenomen.

Art. 7

Amendement nr. 1 (DOC 52 2249/002) wordt ingediend door de heer Van den Bergh c.s. Het strekt tot weglating van artikel 7 en heeft dezelfde doelstelling als amendement nr. 1 (DOC 52 2248/002) op artikel 64 van wetsontwerp DOC 52 2248/001.

Annexes 1 à 6

Ces annexes ne donnent lieu à aucune observation. Elles sont successivement adoptées à l'unanimité.

Annexe 7

L'amendement n° 2 (DOC 52 2248/002) est présenté par M. Van den Bergh et consorts.

M. Jef Van den Bergh (CD&V) souhaite remplacer l'annexe 7, qui est une copie de l'annexe VII de la directive 2008/57/CE, par l'annexe VII de la directive 2009/131/CE, qui remplace la section 1ère de l'annexe VII de la directive 2008/57/CE et entre en vigueur à la même date. Les dispositions de transposition sont ainsi mises en conformité avec le droit de l'UE en vigueur.

L'amendement est adopté à l'unanimité. L'annexe 7 est, par conséquent, remplacée.

Annexes 8 et 9

Les annexes ne donnent pas lieu à débat. Elles sont successivement adoptées à l'unanimité.

Vote sur l'ensemble

Le projet de loi, tel qu'il a été modifié, est adopté à l'unanimité.

C. Projet de loi DOC 52 2249/001

Intitulé

Sur la proposition de son président, la commission a décidé, à l'unanimité, d'apporter la correction matérielle suivante dans le texte néerlandais: après les mots “de veiligheidsinstantie”, supprimer les mots “en het toezichhoudend orgaan” (dès lors qu'ils sont répétés).

Articles 1^{er} à 6

Ces articles ne donnent pas lieu à débat. Ils sont successivement adoptés à l'unanimité.

Art. 7

M. Van den Bergh et consorts présentent un amendement n° 1 (DOC 52 2249/002) tendant à supprimer l'article 7. Il a le même objet que l'amendement n° 1 (DOC 52 2248/002) à l'article 64 du projet de loi DOC 52 2248/001.

Het amendement wordt eenparig aangenomen. Bijgevolg wordt het artikel weggelaten.

Stemming over het geheel

Het wetsontwerp, zoals gewijzigd, wordt eenparig aangenomen.

D. Wetsontwerp DOC 52 2250/001

Artikel 1 tot 4

Over deze artikelen worden geen opmerkingen gemaakt. Ze worden achtereenvolgens eenparig aangenomen.

Art. 5

Amendement nr. 1 (DOC 52 2250/002) wordt ingediend door *de heer Jef Van den Bergh c.s.* Het beoogt de weglating van artikel 5 en heeft dezelfde strekking als amendement nr. 1 (DOC 52 2248/002) op artikel 64 van wetsontwerp DOC 52 2248/001.

Het amendement wordt eenparig aangenomen. Bijgevolg wordt artikel 5 weggelaten.

Stemming over het geheel

Het wetsontwerp, zoals gewijzigd, wordt eenparig aangenomen.

De rapporteur,

Roel DESEYN

De voorzitter,

François BELLOT

L'amendement est adopté à l'unanimité. L'article est dès lors supprimé.

Vote sur l'ensemble

Le projet de loi, tel qu'il a été modifié, est adopté à l'unanimité.

D. Projet de loi DOC 52 2250/001

Articles 1^{er} à 4

Ces articles ne donnent lieu à aucune observation. Ils sont successivement adoptés à l'unanimité.

Art. 5

M. Van den Bergh et consorts présentent un *amendement n° 1* (DOC 52 2250/002) tendant à supprimer l'article 5. Il a le même objet que l'amendement n° 1 (DOC 52 2248/002) à l'article 64 du projet de loi DOC 52 2248/001.

L'amendement est adopté à l'unanimité. L'article 5 est dès lors supprimé.

Vote sur l'ensemble

Le projet de loi, tel qu'il a été modifié, est adopté à l'unanimité.

Le rapporteur,

Roel DESEYN

Le président,

François BELLOT