

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

13 november 2009

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

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

13 novembre 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 le recours contre certaines décisions de l'organe de contrôle et de l'autorité de sécurité

INHOUD

	Blz.
1. Samenvatting.....	3
2. Memorie van toelichting	5
3. Voorontwerp	13
4. Advies van de Raad van State	16
5. Wetsontwerp.....	20

**DE SPOEDBEHANDELING WORDT DOOR DE REGERING GEVRAAGD
OVEREENKOMSTIG ARTIKEL 80 VAN DE GRONDWET.**

SOMMAIRE

	Pages
1. Résumé	3
2. Exposé des motifs	5
3. Avant-projet	13
4. Avis du Conseil d'État.....	16
5. Projet de loi.....	20

**LE GOUVERNEMENT DEMANDE L'URGENCE CONFORMÉMENT À
L'ARTICLE 80 DE LA CONSTITUTION.**

De regering heeft dit wetsontwerp op 13 november 2009 ingediend.

Le gouvernement a déposé ce projet de loi le 13 novembre 2009.

De “goedkeuring tot drukken” werd op 19 november 2009 door de Kamer ontvangen.

Le “bon à tirer” a été reçu à la Chambre le 19 novembre 2009.

<i>cdH</i>	:	<i>centre démocrate Humaniste</i>
<i>CD&V</i>	:	<i>Christen-Democratisch en Vlaams</i>
<i>Ecolo-Groen!</i>	:	<i>Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen</i>
<i>FN</i>	:	<i>Front National</i>
<i>LDD</i>	:	<i>Lijst Dedecker</i>
<i>MR</i>	:	<i>Mouvement Réformateur</i>
<i>N-VA</i>	:	<i>Nieuw-Vlaamse Alliantie</i>
<i>Open Vld</i>	:	<i>Open Vlaamse liberalen en democraten</i>
<i>PS</i>	:	<i>Parti Socialiste</i>
<i>sp.a</i>	:	<i>socialistische partij anders</i>
<i>VB</i>	:	<i>Vlaams Belang</i>

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

<i>DOC 52 0000/000:</i>	<i>Parlementair document van de 52^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer</i>
<i>QRVA:</i>	<i>Schriftelijke Vragen en Antwoorden</i>
<i>CRIV:</i>	<i>Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)</i>
<i>CRABV:</i>	<i>Beknopt Verslag (blauwe kaft)</i>
<i>CRIV:</i>	<i>Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)</i>
<i>PLEN:</i>	<i>Plenum</i>
<i>COM:</i>	<i>Commissievergadering</i>
<i>MOT:</i>	<i>Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)</i>

Abréviations dans la numérotation des publications:

<i>DOC 52 0000/000:</i>	<i>Document parlementaire de la 52^{ème} législature, suivi du n° de base et du n° consécutif</i>
<i>QRVA:</i>	<i>Questions et Réponses écrites</i>
<i>CRIV:</i>	<i>Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)</i>
<i>CRABV:</i>	<i>Compte Rendu Analytique (couverture bleue)</i>
<i>CRIV:</i>	<i>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)</i>
<i>PLEN:</i>	<i>Séance plénière</i>
<i>COM:</i>	<i>Réunion de commission</i>
<i>MOT:</i>	<i>Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)</i>

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

*Bestellingen:
Natieplein 2
1008 Brussel
Tel. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.deKamer.be
e-mail : publicaties@deKamer.be*

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

*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*

SAMENVATTING

Dit wetsontwerp strekt tot de gedeeltelijke omzetting van de volgende richtlijnen in Belgisch recht:

— *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, laatst gewijzigd door richtlijn 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 2008 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Gemeenschap;*

— *richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen en tot wijziging van richtlijn 95/18/EG van de Raad betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen, en van richtlijn 2001/14/EG inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit, de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheids certificering, gewijzigd door richtlijn 2008/110/CE van het Europees Parlement en de Raad van 16 december 2008;*

— *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;*

— *richtlijn 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 2008 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Gemeenschap.*

Dit wetsontwerp betreft enkel de artikelen van voornoemde richtlijnen die voorzien in de verplichting voor Lid-Staten van de Europese Gemeenschap om rechtsmiddelen tegen de beslissingen van de volgende administratieve instanties in te voeren:

— *de overheid bevoegd voor de economische regulering van het spoorwegvervoer opgericht bij wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur;*

— *de overheid belast met de veiligheidstaken op het spoor krachtens de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen.*

RÉSUMÉ

Le présent projet de loi a pour objet de transposer partiellement en droit belge les directives suivantes:

— *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, modifiée pour la dernière fois par 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;*

— *la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004, concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires, ainsi que la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité, modifiée par la directive 2008/110/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2008;*

— *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;*

— *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.*

Le présent projet ne concerne que les articles des directives précitées qui prévoient l'obligation pour les États membres de la Communauté européenne d'instaurer des recours judiciaires contre les décisions des autorités administratives suivantes:

— *l'autorité de régulation économique du transport ferroviaire instituée par la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire;*

— *l'autorité chargée des tâches relatives à la sécurité des chemins de fer en vertu de la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire.*

Dit wetsontwerp is een aanvulling en voltooiing, op basis van de procedure bedoeld in artikel 78 van de Grondwet, van een wetsontwerp krachtens hetwelk aan het hof van beroep van Brussel de bevoegdheid toegekend wordt om de hieronder beoogde beroepsprocedures te beslechten. Dit andere wetsontwerp dient te worden aangenomen volgens de procedure bedoeld in artikel 77 van de Grondwet.

Samengevat regelt dit wetsontwerp de procedure die de geschillen zal beheersen die zullen worden ingeleid voor het hof van beroep van Brussel.

De vervollediging van het wetsontwerp dat wordt voorgelegd aan de wetgevende kamers op grond van artikel 78 van de Grondwet houdt in dat dit wetsontwerp nog een ander wetsontwerp, betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Gemeenschap, vervolledigt.

Le présent projet complète et parachève, sur base de la procédure inscrite à l'article 78 de la Constitution, un projet de loi qui octroie à la cour d'appel de Bruxelles la compétence de juger les recours visés ci-dessus. Cet autre projet de loi doit être adopté selon la procédure inscrite à l'article 77 de la Constitution.

En résumé, le présent projet de loi organise la procédure qui régira les litiges qui seront introduits devant la cour d'appel de Bruxelles.

L'œuvre de parachèvement du projet de loi soumis aux Chambres législatives sur pied de l'article 78 de la Constitution implique que le présent projet de loi complète encore un autre projet de loi, relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté européenne.

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Dit wetsontwerp is een aanvulling op het 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 de veiligheidsinstantie en het toezichthoudend orgaan betreft.

Het voorziet:

— in de gedeeltelijke omzetting in Belgisch recht van artikel 30 van richtlijn 2001/14/EG inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur;

— in de omzetting in Belgisch recht van artikel 17 van richtlijn 2004/49/EG inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen;

— in de omzetting in Belgisch recht van artikel 21 van richtlijn 2007/59/EG inzake de certificering van machinisten die locomotieven en treinen op het spoorwegsysteem van de Gemeenschap besturen;

— in de omzetting in Belgisch recht van artikel 21 paragraaf 10 van richtlijn 2008/57/EG betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Gemeenschap.

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

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

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Le présent projet de loi vient compléter le 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'autorité de sécurité et de l'organe de contrôle.

Il transpose en droit belge:

— partiellement l'article 30 de la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire;

— l'article 17 de la directive 2004/49/CE concernant la sécurité des chemins de fer communautaires;

— l'article 21 de la directive 2007/59/CE relative à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la Communauté;

— l'article 21 paragraphe 10 de la directive 2008/57/CE relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté.

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

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

De termijn binnen dewelke het beroep dient te worden ingesteld werd vastgesteld op een maand, hetgeen ruim voldoende is voor de bestemming van een hem ter kennis gebrachte beslissing om te beslissen over het al dan niet instellen van een beroep. Bovendien zou 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 eventualiteit 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. Met andere woorden, 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, kunnen 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 meegedeeld. Om het moeilijke probleem 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, te regelen, 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 aantoonde 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 geïnteresseerde derde binnen de maand na hun bekendmaking in die vorm, die een gemakkelijke en objectieve datering toelaat. Het toezichthoudend orgaan staat in voor deze bekendmaking in het *Belgisch Staatsblad*.

Bepaalde beslissingen van de veiligheidsinstantie en het toezichthoudend orgaan hebben een dermate belangrijke sociale of economische weerslag dat hun

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

Le secteur ferroviaire présente la particularité d'une multiplicité d'acteurs, dépendants les uns des autres pour exercer leurs activités. A 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. En d'autres termes, 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 présent projet est innovant en ce sens que toute partie intéressée pourra se pourvoir devant la cour d'appel de Bruxelles, quand bien même une décision ne lui fut pas 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

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.

Bovendien zou een beroep dat door een actor in de sector wordt ingesteld met de uitsluitend dilatoire doelstelling om 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 in het geval dat de bestreden beslissing van het toezichthoudend orgaan een administratieve boete oplegt. Indien in dit specifieke geval het beroep niet opschortend zou zijn, zouden er immers moeilijkheden rijzen doordat het door de veiligheidsinstantie als administratieve boete ingevorderde bedrag dan onmiddellijk had kunnen worden terugbetaald in geval van hervorming door het hof van beroep van Brussel.

Daarenboven berokkent de onmiddellijke betaling van de boete voor de economische actoren van de sector een onmiddellijke schade die niet kan worden gecompenseerd door een latere hervorming 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 om hem te verhinderen verdragende argumenten te gebruiken door in de loop van de procedure een verzoek tot opschorting in te stellen, wordt zij verplicht haar verzoek te motiveren 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 dit 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 hof van beroep van Brussel op eigen initiatief de

un préjudice difficilement réparable, qu'une réformation ultérieure de la décision par la cour d'appel de Bruxelles ne pourrait pas compenser.

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

opschorting van de aangevallen beslissingen kunnen uitspreken, zelfs wanneer een dergelijk verzoek niet door de eisende partij zelf wordt ingediend.

Met het oog op het bevorderen van een snelle werking van het gerecht en het behouden van het uitzonderlijk karakter van de opschorting die zich rechtvaardigt door de dringende noodzaak om de schade veroorzaakt door een eventuele onmiddellijke uitvoering van de bestreden beslissing niet te verergeren, wordt het hof opgelegd zich uit te spreken over het verzoek tot opschorting ten laatste binnen de tien dagen die volgen op de inleiding van het verzoek tot opschorting, wat in de praktijk noodzakelijkerwijze zal samenvallen met de dag van de inleiding van de zaak, zoals hierboven voorzien.

Indien het toezichthoudende orgaan/ de veiligheidsinstantie pas een kopie meedeelt van het administratief dossier op de dag van de inleiding zelf, staat het hof echter termijnen toe zodat men het dossier eerst kan bestuderen en de rechten van verdediging gevrijwaard worden.

Tenslotte wordt bevestigd dat het Gerechtelijk Wetboek van toepassing is voorzover daar niet van wordt afgeweken door de bepalingen van het ontwerp.

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 voorgesteld worden 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 geweigerd wordt, 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.

de la décision attaquée, quand bien même la partie demanderesse n'aurait pas formulé une telle demande.

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/ l'autorité de sécurité 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.

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

— wet van 17 januari 2003 betreffende de rechtsmidelen 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.

Tenslotte, nog altijd met het oog op het bewerkstelligen van een snelle uitspraak van een arrest die 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 over te maken van hun administratief dossier aan de eiser en aan het hof van beroep van Brussel.

COMMENTAAR BIJ DE ARTIKELEN

Artikel 1

Dit artikel stelt dat de bepalingen van dit wetsontwerp van het “facultatief bicamerale” type zijn en verwijst naar de richtlijnen waarvan het wetsontwerp een gedeeltelijke omzetting in Belgisch recht bewerkstelligt.

Art. 2

Ingevolge een opmerking in advies 47 021/2/V van de Raad van State van 5 augustus 2009, werd artikel 2 van het voorontwerp van wet gewijzigd teneinde beter het verschil te maken tussen de bepalingen in ontwerp met betrekking tot de gerechtelijke beroepen tegen de beslissingen van het controleorgaan, te weten deze die

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

— 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.

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Article 1

Cet article précise que les dispositions du présent projet de loi sont de type “bicaméral facultatif” et fait référence aux directives dont le projet de loi assure une transposition partielle en droit belge.

Art. 2

Suite à une remarque dans l'avis 47 021/2/V du Conseil d'État de 5 août 2009, l'article 2 de l'avant-projet de loi a été modifié afin de mieux distinguer parmi les dispositions en projet relatives au recours juridictionnel organisé contre les décisions de l'organe de contrôle, c'est-à-dire celles devant être adoptées selon la

aangenomen worden volgens de procedure voorzien in artikel 77 van de grondwet en deze die aangenomen worden volgens de procedure voorzien in artikel 78 van de grondwet.

Dit artikel regelt de procedure met betrekking tot de beroepen ingesteld tegen de beslissingen van het toezichthoudend orgaan, zijnde de overheid bevoegd voor de economische regulering van het spoorwegvervoer opgericht door de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur.

Met het oog hierop, wijzigt dit artikel de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur door de toevoeging van een artikel 66/2 aan deze wet.

Art. 3

Ingevolge een opmerking in advies 47 021/2/V van de Raad van State van 5 augustus 2009, werd artikel 3 van het voorontwerp van wet gewijzigd teneinde beter het verschil te maken tussen de bepalingen in ontwerp met betrekking tot de gerechtelijke beroepen tegen de beslissingen van het controleorgaan, te weten deze die aangenomen worden volgens de procedure voorzien in artikel 77 van de grondwet en deze die aangenomen worden volgens de procedure voorzien in artikel 78 van de Grondwet.

Dit artikel regelt de procedure met betrekking tot de beroepen ingesteld tegen de beslissingen van de veiligheidsinstantie, belast met de veiligheidstaken van het spoor en de interoperabiliteit van de spoorwegen krachtens de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen.

Met het oog hierop, wijzigt dit artikel voornoemde wet van 19 december 2006 door de toevoeging van artikel 14/6 aan deze wet.

Art. 4

Artikel 4 en het opschrift van het voorontwerp van wet werden aangepast aan de opmerkingen van de Raad van State in zijn advies 47 021/2/V van 5 augustus 2009.

Dit artikel voorziet specifiek in de omzetting van artikel 21, paragraaf 10 van richtlijn 2008/57/EG betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Gemeenschap.

Artikel 21 van voornoemde richtlijn betreft uitsluitend de toelatingen tot indienststelling van de voertuigen.

procédure prévue par l'article 77 de la Constitution et celles devant être adoptées selon la procédure prévue par l'article 78 de la Constitution.

Cet article est celui qui organise la procédure relative aux recours introduits contre les décisions émanant de l'organe de contrôle, qui est l'autorité de régulation économique du transport ferroviaire instituée par la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire.

A cet effet, il modifie la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire en ajoutant à cette loi l'article 66/2.

Art. 3

Suite à une remarque dans l'avis 47 021/2/V du Conseil d'État de 5 août 2009, l'article 3 de l'avant-projet de loi a été modifié afin de mieux distinguer parmi les dispositions en projet relatives au recours juridictionnel organisé contre les décisions de l'organe de contrôle, c'est-à-dire celles devant être adoptées selon la procédure prévue par l'article 77 de la Constitution et celles devant être adoptées selon la procédure prévue par l'article 78 de la Constitution.

Cet article est celui qui organise la procédure relative aux recours introduits contre les décisions émanant de l'autorité de sécurité, chargée des tâches relatives à la sécurité et à l'interopérabilité des chemins de fer en vertu de la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire.

A cet effet, il modifie la loi du 19 décembre 2006 précitée en ajoutant à cette loi l'article 14/6.

Art. 4

L'article 4 et l'intitulé de l'avant-projet de loi ont été modifiés, suite aux remarques du Conseil d'État exprimées dans son avis 47 021/2/V du 5 août 2009.

Cet article transpose spécifiquement l'article 21, paragraphe 10 de la directive 2008/57/CE relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au de la Communauté.

L'article 21 de la directive précitée concerne exclusivement les autorisations de mise en service des véhicules.

Wat de technische aspecten betreft wordt dit laatste artikel omgezet door hoofdstuk 5 van de wet van (...) betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Gemeenschap.

Samengevat bepaalt artikel 35 van voornoemde wet, overeenkomstig het bepaalde in artikel 21 van richtlijn 2008/57/EG, dat de eiser beschikt over het recht om de overheid belast met de veiligheidstaken op het spoor te verzoeken een “eerste” weigeringsbeslissing met betrekking tot de indienststelling van een voertuig te herzien.

Paragraaf 7 van artikel 21 van richtlijn 2008/57/EG voorziet, in de hypothese waar de weigeringsbeslissing met betrekking tot de indienststelling van het voertuig wordt bevestigd door de overheid belast met de veiligheidstaken op het spoor, dat de eiser een nieuw beroep kan instellen met het oog op het bekomen van een herziening van deze weigering.

Deze paragraaf 7 van artikel 21 van richtlijn 2008/57/EG wordt omgezet door:

— de wet die een specifieke bevoegdheid toekent aan het hof van beroep van Brussel om alle beroepen te behandelen tegen alle beslissingen van de veiligheidsinstantie;

— artikel 3 van dit wetsontwerp.

Paragraaf 10 van artikel 21 van richtlijn 2008/57/EG heeft echter een eigenschap die kenmerkend is voor de beoogde feitelijke situatie. Samengevat komt het er in de praktijk op neer dat een specifiek recht wordt toegekend aan de beroepinstantie, te weten in casu het hof van beroep van Brussel, om een advies te vragen van het Europees Spoorwegbureau (hierna aangeduid als “ESB”) wanneer haar een geschil bedoeld in artikel 21 van richtlijn 2008/57/EG wordt voorgelegd.

Paragraaf 10 van artikel 21 van richtlijn 2008/57/EG wordt omgezet door de toevoeging van twee bijkomende leden bij artikel 35 van de wet betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Gemeenschap.

Om te vermijden dat de vraag of het verzoek om een advies van het ESB al dan niet opportuun is — als een subgeschil binnen een geschil — zou leiden tot een nutteloze vertraging van het definitieve arrest van het hof over de grond van de zaak, gelden dezelfde beperkingen als deze die gelden voor het verzoek tot opschorting van de beslissing die het voorwerp uitmaakt van een beroep, te weten de verplichting voor het hof om zich hierover ten laatste binnen de tien dagen die volgen op de inleiding van de zaak uit te spreken.

Ce dernier article est transposé, pour ses aspects techniques, par le chapitre 5 de la loi du (...) relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté européenne.

L'article 35 de la loi précitée, conformément à ce que stipule la directive 2008/57/CE en son article 21, prévoit, en résumé, que le demandeur dispose du droit de demander à l'autorité chargée des tâches relatives à la sécurité des chemins de fer de revoir une “première” décision de refus de mise en service d'un véhicule.

Le paragraphe 7 de l'article 21 de la directive 2008/57/CE prévoit, dans l'hypothèse où la décision de refus de mise en service d'un véhicule est confirmée par l'autorité chargée des tâches relatives à la sécurité des chemins de fer, que le demandeur puisse exercer un nouveau recours en vue d'obtenir une révision de ce refus.

Ce paragraphe 7 de l'article 21 de la directive 2008/57 est déjà transposé par:

— la loi qui octroie une compétence spécifique à la cour d'appel de Bruxelles pour traiter tous recours contre l'ensemble des décisions de l'autorité de sécurité;

— l'article 3 du présent projet.

Toutefois le paragraphe 10 de l'article 21 de la directive 2008/57/CE présente une particularité propre à la situation de fait visée. Il pourrait se résumer, en pratique, en l'attribution d'un pouvoir spécifique à l'organe de recours, à savoir *in casu* la cour d'appel de Bruxelles, lorsqu'elle est saisie d'un litige visé par l'article 21 de la directive 2008/57/CE, de demander un avis à l'Agence ferroviaire européenne (ci-après dénommée “ERA”).

Le paragraphe 10 de l'article 21 de la directive 2008/57/CE est transposé par l'ajout de deux alinéas supplémentaire à l'article 35 de la loi du (...) relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté européenne.

Pour éviter que la question de l'opportunité ou non de la demande d'un avis à l'ERA ne retarde inutilement dans le temps l'arrêt définitif de la cour sur le fond du litige, en étant l'enjeu d'un sous-litige dans le litige, les mêmes contraintes que celles relatives à la demande de suspension de la décision qui fait l'objet d'un recours ont été prévues, à savoir l'obligation pour la cour de se prononcer à ce sujet au plus tard dans les dix jours qui suivent l'introduction de la cause.

Art. 5

Ingevolge een opmerking in advies 47 021/2/V van de Raad van State van 5 augustus 2009, werd artikel 5 van het voorontwerp van wet gewijzigd teneinde aan de wet dezelfde datum van inwerkingtreding te geven als deze voorzien voor de voorontwerpen die het voorwerp uitmaken van de adviezen 47 018/2/V en 47 019/2/V.

De eerste minister,

Herman VAN ROMPUY

De minister van Justitie,

Stefaan DE CLERCK

De staatssecretaris voor Mobiliteit,

Etienne SCHOUPPE

Art. 5

Suite à une remarque dans l'avis 47 021/2/V du Conseil d'État de 5 août 2009, l'article 5 de l'avant-projet de loi a été modifié afin donner à la loi la même date d'entrée en vigueur que celle prévue pour les avant-projets faisant l'objet des avis 47 018/2/V et 47 019/2/V.

Le premier ministre,

Herman VAN ROMPUY

Le ministre de la Justice,

Stefaan DE CLERCK

Le secrétaire d'État à la Mobilité,

Etienne SCHOUPPE

VOORONTWERP VAN WET

onderworpen aan het advies van de Raad van State

Voorontwerp van wet 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 de wet van (...) betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Gemeenschap wat de rechtsmiddelen tegen sommige beslissingen van het toezichthoudende orgaan en de veiligheidsinstantie betreft

HOOFDSTUK 1

Inleiding

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet.

Ze voorziet:

— in de gedeeltelijke omzetting van 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 alsmede inzake veiligheids certificering;

— in de gedeeltelijke omzetting van richtlijn 2004/49/EG van het Europees parlement en de raad van 29 april 2004 inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen en tot wijziging van Richtlijn 95/18/EG van de Raad inzake de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen, en van Richtlijn 2001/14/EG inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheids certificering ("Spoorwegveiligheidsrichtlijn"), gewijzigd bij richtlijn 2008/110/EG van het Europees Parlement en de Raad van 16 december 2008;

— in de gedeeltelijke 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;

— in de gedeeltelijke omzetting 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.

AVANT-PROJET DE LOI

soumis à l'avis du Conseil d'État

Avant-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 la loi du (...) relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté européenne en ce qui concerne le recours contre certaines décisions de l'organe de contrôle et de l'autorité de sécurité

CHAPITRE 1

Introduction

Article 1

La présente loi règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution.

Elle transpose partiellement:

— la directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité;

— la directive 2004/49/CE du parlement européen et du conseil du 29 avril 2004, concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires, ainsi que la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité, modifiée par la directive 2008/110/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2008;

— 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;

— 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.

HOOFDSTUK 2

**Wijziging van de wet van 4 december 2006
betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur**

Art. 2

In titel II, hoofdstuk VI van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur wordt afdeling 3/1, ingevoegd bij de wet van (...) aangevuld met een artikel 66/2, luidende:

“Art. 66/2. Op straffe van onontvankelijkheid, die door het hof van beroep te Brussel van rechtswege kan worden uitgesproken, wordt het in het artikel 66/1 bedoelde beroep ingesteld binnen de termijn van een maand vanaf de kennisgeving van de beslissing of, voor de belanghebbende personen aan wie de beslissing niet diende te worden betekend, binnen een termijn van een maand vanaf de bekendmaking, door het toezichthoudend orgaan, van de bedoelde beslissing in het *Belgisch Staatsblad*.

Het Gerechtelijk Wetboek is van toepassing wat de procedure betreft, behalve indien de bepalingen van deze wet ervan afwijken.

Behalve ingeval het beroep gericht is tegen een beslissing van het toezichthoudende orgaan die op grond van artikelen 63, § 3, en 64 een administratieve boete oplegt, heeft het beroep geen schorsende werking, maar het hof kan, ambtshalve of volgend op een behoorlijk gemotiveerd verzoek van een of andere partij in de inleidende dagvaarding, de schorsing van de bestreden beslissing bevelen.

Het hof doet uitspraak over het verzoek tot schorsing, uiterlijk binnen de tien dagen die volgen op de inleiding van de zaak, behoudens uitzonderlijke, door het hof gemotiveerde, omstandigheden die verband houden met de eerbiediging van de rechten van verdediging.

Uiterlijk op de dag van de inleiding van de zaak, deelt het toezichthoudend orgaan aan de eiser en aan het hof een kopie mee van het administratief dossier.”

HOOFDSTUK 3

**Wijziging van de wet van 19 december 2006
betreffende de exploitatieveiligheid van de
spoorwegen**

Art. 3

In titel II, hoofdstuk II van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen wordt afdeling 2/1, ingevoegd bij de wet van 22 december 2008 en gewijzigd bij de wet van (...), aangevuld met een artikel 14/6, luidende:

“Art. 14/6. Op straffe van onontvankelijkheid, die door het hof van rechtswege kan worden uitgesproken, wordt het in het artikel 14/5 bedoelde beroep ingesteld binnen een termijn

CHAPITRE 2

**Modifications à la loi du 4 décembre 2006 relative à
l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire**

Art. 2

Dans le chapitre VI du titre II de la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, la section 3/1, insérée par la loi de (...) est complétée, par un article 66/2, rédigé comme suit:

“Art. 66/2. Sous peine d'irrecevabilité pouvant être prononcée d'office par la cour d'appel de Bruxelles, le recours visé à l'article 66/1 est formé dans un délai d'un mois à partir de la notification de la décision ou, pour les personnes intéressées auxquelles la décision ne devait pas être notifiée, dans un délai d'un mois à dater de la publication au *Moniteur belge* de la décision concernée par l'organe de contrôle.

Le Code judiciaire est d'application en ce qui concerne la procédure, sauf si les dispositions de la présente loi y dérogent.

Hormis les cas où le recours est dirigé contre une décision de l'organe de contrôle infligeant une amende administrative sur pied des articles 63, § 3, et 64, le recours n'a pas d'effet suspensif, mais la cour peut ordonner, d'office ou à la demande de l'une ou l'autre partie dûment motivée dans la citation introductive d'instance, la suspension de la décision attaquée.

La cour statue sur la demande de suspension au plus tard dans les dix jours qui suivent l'introduction de la cause, sauf circonstances exceptionnelles, liées au respect des droits de la défense, motivées par la cour.

Au plus tard le jour de l'introduction de la cause, l'organe de contrôle communique au demandeur et à la cour une copie du dossier administratif.”

CHAPITRE 3

**Modifications à la loi du 19 décembre 2006
relative à la sécurité d'exploitation
ferroviaire**

Art. 3

Dans le chapitre II du titre II de la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire, la section 2/1, insérée par la loi du 22 décembre 2008 et modifiée par la loi de (...), est complétée par un article 14/6, rédigé comme suit:

“Art. 14/6. Sous peine d'irrecevabilité pouvant être prononcée d'office par la cour, le recours visé à l'article 14/5 est formé dans un délai d'un mois à partir de la notification de

van een maand vanaf de kennisgeving van de beslissing of, voor de belanghebbende personen aan wie de beslissing niet diende te worden betekend, binnen een termijn van een maand vanaf het zich voordoen van het feit dat hun belang om tussen te komen aantoonde.

Het Gerechtelijk Wetboek is van toepassing wat de procedure betreft, behalve indien de bepalingen van deze wet ervan afwijken

Het beroep heeft geen schorsende werking, maar het hof kan, ambtshalve of volgend op een behoorlijk gemotiveerd verzoek van een of andere partij in de inleidende dagvaarding, de schorsing van de bestreden beslissing bevelen.

Het hof doet uitspraak over het verzoek tot schorsing, uiterlijk binnen de tien dagen die volgen op de inleiding van de zaak, behoudens uitzonderlijke, door het hof gemotiveerde, omstandigheden die verband houden met de eerbiediging van de rechten van verdediging.

Uiterlijk op de dag van de inleiding van de zaak, deelt de veiligheidsinstantie aan de eiser en aan het hof een kopie mee van het administratief dossier.”.

Art. 4

In titel II, hoofdstuk II van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen wordt afdeling 2/1, ingevoegd bij de wet van 22 december 2008 en gewijzigd bij de wet van (...), aangevuld met een artikel 14/7, luidende:

“Art. 14/7. Wanneer met toepassing van artikel 14/5 van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen bij het hof van beroep te Brussel een beroep werd aanhangig gemaakt tot herziening van een beslissing van de veiligheidsinstantie waarbij deze haar weigering bevestigt om de indienststelling van een voertuig toe te laten, dan beslist dat hof, ambtshalve of op vraag van de partijen, binnen de tien dagen die volgen op de indiening van de zaak, of het al dan niet een advies aan het Bureau vraagt.”.

HOOFDSTUK 4

Slotbepalingen

Art. 5

Deze wet treedt in werking op 3 december 2009.

la décision ou, pour les personnes intéressées auxquelles la décision ne devait pas être notifiée, dans un délai d'un mois à dater de la survenance du fait qui justifie leur intérêt à agir.

Le Code judiciaire est d'application en ce qui concerne la procédure, sauf si les dispositions de la présente loi y dérogent.

Le recours n'a pas d'effet suspensif, mais la cour peut ordonner, d'office ou à la demande de l'une ou l'autre partie dûment motivée dans la citation introductive d'instance, la suspension de la décision attaquée.

La cour statue sur la demande de suspension au plus tard dans les dix jours qui suivent l'introduction de la cause, sauf circonstances exceptionnelles, liées au respect des droits de la défense, motivées par la cour.

Au plus tard le jour de l'introduction de la cause, l'autorité de sécurité communique au demandeur et à la cour une copie du dossier administratif.”.

Art. 4

Dans le chapitre II du titre II de la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire, la section 2/1, insérée par la loi du 22 décembre 2008 et modifiée par la loi de (...), est complétée par un article 14/7, rédigé comme suit:

“Art. 14/7. Lorsque, en application de l'article 14/5 de la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire, un recours, visant à obtenir la révision d'une décision de l'autorité de sécurité confirmant son refus d'autorisation de mise en service d'un véhicule, a été introduit devant la cour d'appel de Bruxelles, celle-ci décide, d'office ou à la demande des parties, au plus tard dans les dix jours qui suivent l'introduction de la cause, si elle demande ou non à l'Agence de rendre un avis.”.

CHAPITRE 4

Dispositions finales

Art. 5

La présente loi entre en vigueur le 3 décembre 2009.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE
NR. 47.021/2/V
van 5 augustus 2009

De Raad van State, afdeling Wetgeving, tweede vakantiekamer, op 10 juli 2009 door de Staatssecretaris voor Mobiliteit, verzocht hem, binnen een termijn van dertig dagen, van advies te dienen over een voorontwerp van wet "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 de wet van (...) betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Gemeenschap wat de rechtsmiddelen tegen sommige beslissingen van het toezichthoudende orgaan en de veiligheidsinstantie betreft", heeft het volgende advies gegeven :

Aangezien de adviesaanvraag ingediend is op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 1°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, zoals het is vervangen bij de wet van 2 april 2003, beperkt de afdeling Wetgeving overeenkomstig artikel 84, § 3, van de voornoemde gecoördineerde wetten haar onderzoek tot de rechtsgrond van het voorontwerp, de bevoegdheid van de steller van de handeling en de te vervullen voorafgaande vormvereisten.

Wat deze drie punten betreft, geeft het voorontwerp aanleiding tot de volgende opmerkingen.

VOORAFGAANDE VORMVEREISTEN

Overeenkomstig artikel 6, § 4, 3°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen moeten de gewestregeringen betrokken worden bij het uitwerken van het onderzochte voorontwerp.

Het dossier dat bij de adviesaanvraag gevoegd is, bevat evenwel alleen de kopieën van de brieven die op 10 juli 2009, de datum waarop de afdeling Wetgeving van de Raad van State om advies is verzocht, aan de gewestregeringen zijn toegezonden.

De steller van het voorontwerp dient derhalve erop toe te zien dat dit voorafgaande vormvereiste naar behoren wordt vervuld.

BIJZONDERE OPMERKINGEN

Dispositief

Artikelen 2 en 3

1. Artikel 2 van het voorontwerp strekt ertoe vijf bijkomende leden in te voegen in het ontworpen artikel 66/1 van de wet van

AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT
N° 47.021/2/V
du 5 août 2009

Le Conseil d'État, section de législation, deuxième chambre des vacations, saisi par le Secrétaire d'État à la Mobilité, le 10 juillet 2009, d'une demande d'avis, dans un délai de trente jours, sur un avant-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 la loi du (...) relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté européenne en ce qui concerne le recours contre certaines décisions de l'organe de contrôle de sécurité", a donné l'avis suivant :

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1er, alinéa 1er, 1°, des lois coordonnées sur le Conseil d'État, tel qu'il est remplacé par la loi du 2 avril 2003, la section de législation limite son examen au fondement juridique de l'avant-projet, à la compétence de l'auteur de l'acte ainsi qu'à l'accomplissement des formalités préalables, conformément à l'article 84, § 3, des lois coordonnées précitées.

Sur ces trois points, l'avant-projet appelle les observations ci-après.

FORMALITÉS PRÉALABLES

Conformément à l'article 6, § 4, 3°, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, l'avant-projet examiné doit être soumis à la procédure d'association des gouvernements régionaux.

Dans le dossier joint à la demande d'avis, ne figurent toutefois que les copies des courriers adressés aux gouvernement régionaux le 10 juillet 2009, date de la saisine de la section de législation du Conseil d'État.

Il revient par conséquent à l'auteur de l'avant-projet de s'assurer du bon accomplissement de cette formalité préalable.

OBSERVATIONS PARTICULIÈRES

Dispositif

Articles 2 et 3

1. L'article 2 de l'avant-projet vise à insérer cinq alinéas supplémentaires dans l'article 66/1, en projet, de la loi

4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur¹, welk artikel wordt ingevoegd bij het voorontwerp waarover heden advies 47.020/2/V is verstrekt².

Deze vijf nieuwe leden betreffen de procedure die het hof van beroep te Brussel volgt inzake het onderzoek van de beroepen ingesteld tegen de beslissingen die met toepassing van de artikelen 63, §§ 2 en 3, en 64 van de voornoemde wet door het toezichthoudend orgaan zijn genomen.

Teneinde onder de ontworpen bepalingen die het juridictioneel beroep betreffen dat tegen de beslissingen van het toezichthoudend orgaan is georganiseerd, die welke moeten worden aangenomen volgens de procedure van het volledige bicameralisme voorgeschreven bij artikel 77 van de Grondwet beter te onderscheiden van die welke een aangelegenheid regelen als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet, zou het beter zijn ze in twee onderscheiden artikelen op te nemen.

Daartoe dienen deze vijf leden die artikel 2 van het voorontwerp beoogt in te voegen in de voornoemde wet van 4 december 2006, opgenomen te worden in een nieuw artikel 66/2³.

2. Dezelfde opmerking geldt voor artikel 3 van het voorontwerp : de leden die deze bepaling beoogt toe te voegen in het ontworpen artikel 14/5 van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen moeten worden ingevoegd in de vorm van een artikel 14/6.

Artikel 4

1. Artikel 4 van het voorontwerp beoogt in artikel 35 van het voorontwerp van wet "betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Gemeenschap"⁴ twee leden in te voegen, luidende :

"Wanneer met toepassing van artikel 14/5 van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen bij het hof van beroep te Brussel een beroep werd aanhangig gemaakt tot herziening van een beslissing van de veiligheidsinstantie waarbij deze haar weigering bevestigt om de indienststelling van een voertuig toe te laten, dan beslist dat hof, ambtshalve of op vraag van de partijen, binnen de tien dagen die volgen op de indiening van de zaak, of het al dan niet een advies aan het Bureau vraagt.

Overeenkomstig artikel 21, § 10, van richtlijn 2008/57/EG van 17 juni 2008 betreffende de interoperabiliteit van het

¹ Het volledige opschrift van de wet van 4 december 2006 moet worden vermeld in de inleidende zin van artikel 2 van het voorontwerp.

² Voorontwerp van wet "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".

³ Waarbij in het eerste van die vijf leden de woorden "het in het voorgaande lid bedoelde beroep" vervangen worden door de woorden "het beroep bedoeld in artikel 66/1".

⁴ Waarover heden advies 47.019/2/V is verstrekt.

du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire¹, inséré par l'avant-projet faisant l'objet de l'avis 47.020/2/V donné ce jour².

Ces cinq nouveaux alinéas traitent de la procédure suivie par la Cour d'appel de Bruxelles, pour l'examen des recours formés contre les décisions prises par l'organe de contrôle, en application des articles 63, §§ 2 et 3, et 64, de la loi précitée.

Afin de mieux distinguer, parmi les dispositions en projet relatives au recours juridictionnel organisé contre les décisions de l'organe de contrôle, celles devant être adoptées selon la procédure bicamérale parfaite prévue par l'article 77 de la Constitution, de celles réglant une matière visée à l'article 78 de la Constitution, il serait préférable de leur consacrer deux articles distincts.

Pour ce faire, il conviendrait de consacrer un nouvel article 66/2 aux cinq alinéas que l'article 2 de l'avant-projet vise à insérer dans la loi du 4 décembre 2006 précitée³.

2. La même observation vaut pour l'article 3 de l'avant-projet : les alinéas que cette disposition vise à ajouter à l'article 14/5, en projet, de la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire, devant être insérés sous la forme d'un article 14/6.

Article 4

1. L'article 4 de l'avant-projet vise à insérer dans l'article 35 de l'avant-projet de loi "relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la communauté européenne"⁴, deux alinéas rédigés comme suit :

"Lorsque, en application de l'article 14/5 de la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire, un recours, visant à obtenir la révision d'une décision de l'autorité de sécurité confirmant son refus d'autorisation de mise en service d'un véhicule, a été introduit devant la cour d'appel de Bruxelles, celle-ci décide, d'office ou à la demande des parties, au plus tard dans les dix jours qui suivent l'introduction de la cause, si elle demande ou non à l'Agence de rendre un avis.

Conformément à l'article 21, § 10, de la directive 2008/57/CE du 17 juin 2008 relative à l'interopérabilité du système

¹ Loi du 4 décembre 2006 dont l'intitulé complet doit être mentionné dans le membre de phrase liminaire de l'article 2 de l'avant-projet.

² Avant-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".

³ En remplaçant, dans le premier de ces alinéas, les mots "le recours visé à l'alinéa précédent" par les mots "le recours visé à l'article 66/1".

⁴ Faisant l'objet de l'avis 47.019/2/V donné ce jour.

spoorwegsysteem in de Gemeenschap, verleent het Bureau zijn advies en geeft het ervan kennis aan het hof van beroep te Brussel, aan de partij die de zaak heeft ingeleid en aan de veiligheidsinstantie die geweigerd heeft, toelating te geven."

In zoverre het eerste lid van deze bepaling de procedure regelt die het hof van beroep te Brussel volgt bij de behandeling van de beroepen ingesteld tegen sommige beslissingen van de veiligheidsinstantie, zou het eerder thuis horen bij het ontworpen artikel 14/5 - en in voorkomend geval het ontworpen artikel 14/6 - van de voornoemde wet van 19 december 2006. Het zou ofwel artikel 14/6, § 2, ofwel artikel 14/7 ervan kunnen vormen⁵.

2. Het tweede lid van de ontworpen bepaling moet zijnerzijds vervallen. Het staat immers niet aan de wetgever om de taken van het Europees Spoorwegbureau vast te leggen.

Artikel 5

Artikel 5 van het onderzochte voorontwerp bepaalt dat deze wet in werking treedt op 1 juli 2010, maar dat de Koning voor elk van de bepalingen ervan een vroegere datum van inwerkingtreding kan vaststellen.

Het is de Raad van State niet duidelijk om welke reden het onderzochte voorontwerp een andere datum van inwerkingtreding moet hebben dan 3 december 2009, de datum die is vastgesteld voor de voorontwerpen waarover heden de adviezen 47.018/2/V en 47.019/2/V⁶ zijn verstrekt.

De kamer was samengesteld uit

de Heren

M. HANOTIAU, kamervoorzitter,

PH. QUERTAINMONT,

L. CAMBIER, staatsraden,

Mevrouw

A.-C. VAN GEERSDAELE, griffier.

ferroviaire au sein de la communauté, l'Agence rend son avis, et le notifie à la cour d'appel de Bruxelles, à la partie qui a introduit le recours et à l'autorité de sécurité qui a refusé d'accorder une autorisation."

En ce qu'il règle la procédure suivie par la Cour d'appel de Bruxelles, lors du traitement des recours introduits contre certaines décisions de l'autorité de sécurité, l'alinéa 1er de cette disposition trouverait mieux sa place aux côtés des articles 14/5 et, le cas échéant, 14/6, en projet, de la loi du 19 décembre 2006 précitée. Il pourrait en former soit l'article 14/6, § 2, soit l'article 14/7⁵.

2. L'alinéa 2 de la disposition en projet doit, pour sa part, être omis. Il ne revient, en effet, pas au législateur de définir les missions de l'Agence ferroviaire européenne.

Article 5

L'article 5 de l'avant-projet examiné, dispose que celui-ci entre en vigueur le 1er juillet 2010, tout en permettant au Roi de fixer une date d'entrée en vigueur antérieure pour chacune de ses dispositions.

Le Conseil d'État n'aperçoit pas ce qui nécessite de donner à l'avant-projet examiné une date d'entrée en vigueur différente de celle du 3 décembre 2009⁶, prévue pour les avant-projets faisant l'objet des avis 47.018/2/V et 47.019/2/V, donnés ce jour.

La chambre était composée de

Messieurs

M. HANOTIAU, président de chambre,

PH. QUERTAINMONT,

L. CAMBIER, conseillers d'État,

Madame

A.-C. VAN GEERSDAELE, griffier.

⁵ Het opschrift van het voorontwerp zou alsdan dienovereenkomstig dienen te worden aangepast.

⁶ Respectievelijk verstrekt over een voorontwerp van wet "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" en over een voorontwerp van wet "betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Gemeenschap".

⁵ L'intitulé de l'avant-projet devrait être adapté en conséquence.

⁶ Il s'agit de l'avant-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 du personnel et la maintenance des véhicules" et de l'avant-projet de loi "relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté européenne".

Het verslag werd opgesteld door de H. Y. Chauffoureaux, auditeur.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de H. J. JAUMOTTE, staatsraad.

De griffier,

A.-C. VAN GEERSDAELE

De voorzitter,

M. HANOTIAU

Le rapport a été rédigé par M. Y. Chauffoureaux, auditeur.

Le greffier,

A.-C. VAN GEERSDAELE

Le président,

M. HANOTIAU

WETSONTWERP

ALBERT II, KONING DER BELGEN,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen,

ONZE GROET.

Op de voordracht van de Eerste Minister, de Minister van Justitie en de Staatssecretaris voor Mobiliteit,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ:

De Eerste Minister, de Minister van Justitie en de Staatssecretaris voor Mobiliteit zijn ermee belast het ontwerp van wet waarvan de tekst hierna volgt, in onze naam aan de Wetgevende Kamers voor te leggen en bij de Kamer van volksvertegenwoordigers in te dienen:

HOOFDSTUK 1

Inleiding

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet.

Ze voorziet:

— in de gedeeltelijke omzetting van 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 alsmede inzake veiligheids certificering;

— in de gedeeltelijke omzetting van richtlijn 2004/49/EG van het Europees parlement en de raad van 29 april 2004 inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen en tot wijziging van Richtlijn 95/18/EG van de Raad inzake de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen, en van Richtlijn 2001/14/EG inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheids certificering (“Spoorwegveiligheidsrichtlijn”), gewijzigd bij richtlijn 2008/110/EG van het Europees Parlement en de Raad van 16 december 2008;

— in de gedeeltelijke 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;

PROJET DE LOI

ALBERT II, ROI DES BELGES,

A tous, présents et à venir,

SALUT.

Sur la proposition du Premier Ministre, du Ministre de la Justice et du Secrétaire d'État à la Mobilité,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS:

Le Premier Ministre, le Ministre de la Justice et le Secrétaire d'État à la Mobilité sont chargés de présenter en notre nom aux Chambres législatives et de déposer à la Chambre des représentants le projet de loi dont la teneur suit:

CHAPITRE 1

Introduction

Article 1

La présente loi règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution.

Elle transpose partiellement:

— la directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité;

— la directive 2004/49/CE du parlement européen et du conseil du 29 avril 2004, concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires, ainsi que la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité, modifiée par la directive 2008/110/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2008;

— 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;

— in de gedeeltelijke omzetting 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.

HOOFDSTUK 2

Wijziging van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur

Art. 2

In titel II, hoofdstuk VI van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur wordt afdeling 3/1, ingevoegd bij de wet van (...) aangevuld met een artikel 66/2, luidende:

“Art. 66/2. Op straffe van onontvankelijkheid, die door het hof van beroep te Brussel van rechtswege kan worden uitgesproken, wordt het in het artikel 66/1 bedoelde beroep ingesteld binnen de termijn van een maand vanaf de kennisgeving van de beslissing of, voor de belanghebbende personen aan wie de beslissing niet diende te worden betekend, binnen een termijn van een maand vanaf de bekendmaking, door het toezichthoudend orgaan, van de bedoelde beslissing in het *Belgisch Staatsblad*.

Het Gerechtelijk Wetboek is van toepassing wat de procedure betreft, behalve indien de bepalingen van deze wet ervan afwijken.

Behalve ingeval het beroep gericht is tegen een beslissing van het toezichthoudende orgaan die op grond van artikelen 63, § 3, en 64 een administratieve boete oplegt, heeft het beroep geen schorsende werking, maar het hof kan, ambtshalve of volgend op een behoorlijk gemotiveerd verzoek van een of andere partij in de inleidende dagvaarding, de schorsing van de bestreden beslissing bevelen.

Het hof doet uitspraak over het verzoek tot schorsing,, uiterlijk binnen de tien dagen die volgen op de inleiding van de zaak, behoudens uitzonderlijke, door het hof gemotiveerde, omstandigheden die verband houden met de eerbiediging van de rechten van verdediging.

Uiterlijk op de dag van de inleiding van de zaak, deelt het toezichthoudend orgaan aan de eiser en aan het hof een kopie mee van het administratief dossier.”

— 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.

CHAPITRE 2

Modifications à la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire

Art. 2

Dans le chapitre VI du titre II de la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, la section 3/1, insérée par la loi de (...) est complétée, par un article 66/2, rédigé comme suit:

“Art. 66/2. Sous peine d'irrecevabilité pouvant être prononcée d'office par la cour d'appel de Bruxelles, le recours visé à l'article 66/1 est formé dans un délai d'un mois à partir de la notification de la décision ou, pour les personnes intéressées auxquelles la décision ne devait pas être notifiée, dans un délai d'un mois à dater de la publication au *Moniteur belge* de la décision concernée par l'organe de contrôle.

Le Code judiciaire est d'application en ce qui concerne la procédure, sauf si les dispositions de la présente loi y dérogent.

Hormis les cas où le recours est dirigé contre une décision de l'organe de contrôle infligeant une amende administrative sur pied des articles 63, § 3, et 64, le recours n'a pas d'effet suspensif, mais la cour peut ordonner, d'office ou à la demande de l'une ou l'autre partie dûment motivée dans la citation introductive d'instance, la suspension de la décision attaquée.

La cour statue sur la demande de suspension au plus tard dans les dix jours qui suivent l'introduction de la cause, sauf circonstances exceptionnelles, liées au respect des droits de la défense, motivées par la cour.

Au plus tard le jour de l'introduction de la cause, l'organe de contrôle communique au demandeur et à la cour une copie du dossier administratif.”

HOOFDSTUK 3

Wijziging van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen

Art. 3

In titel II, hoofdstuk II van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen wordt afdeling 2/1, ingevoegd bij de wet van 22 december 2008 en gewijzigd bij de wet van (...), aangevuld met een artikel 14/6, luidende:

“Art. 14/6. Op straffe van onontvankelijkheid, die door het hof van rechtswege kan worden uitgesproken, wordt het in het artikel 14/5 bedoelde beroep ingesteld binnen een termijn van een maand vanaf de kennisgeving van de beslissing of, voor de belanghebbende personen aan wie de beslissing niet diende te worden betekend, binnen een termijn van een maand vanaf het zich voordoen van het feit dat hun belang om tussen te komen aantoonbaar is.”

Het Gerechtelijk Wetboek is van toepassing wat de procedure betreft, behalve indien de bepalingen van deze wet ervan afwijken.

Het beroep heeft geen schorsende werking, maar het hof kan, ambtshalve of volgend op een behoorlijk gemotiveerd verzoek van een of andere partij in de inleidende dagvaarding, de schorsing van de bestreden beslissing bevelen.

Het hof doet uitspraak over het verzoek tot schorsing, uiterlijk binnen de tien dagen die volgen op de inleiding van de zaak, behoudens uitzonderlijke, door het hof gemotiveerde, omstandigheden die verband houden met de eerbiediging van de rechten van verdediging.

Uiterlijk op de dag van de inleiding van de zaak, deelt de veiligheidsinstantie aan de eiser en aan het hof een kopie mee van het administratief dossier.”

Art. 4

In titel II, hoofdstuk II van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen wordt afdeling 2/1, ingevoegd bij de wet van 22 december 2008 en gewijzigd bij de wet van (...), aangevuld met een artikel 14/7, luidende:

“Art. 14/7. Wanneer met toepassing van artikel 14/5 van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen bij het hof van

CHAPITRE 3

Modifications à la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire

Art. 3

Dans le chapitre II du titre II de la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire, la section 2/1, insérée par la loi du 22 décembre 2008 et modifiée par la loi de (...), est complétée par un article 14/6, rédigé comme suit:

“Art. 14/6. Sous peine d'irrecevabilité pouvant être prononcée d'office par la cour, le recours visé à l'article 14/5 est formé dans un délai d'un mois à partir de la notification de la décision ou, pour les personnes intéressées auxquelles la décision ne devait pas être notifiée, dans un délai d'un mois à dater de la survenance du fait qui justifie leur intérêt à agir.”

Le Code judiciaire est d'application en ce qui concerne la procédure, sauf si les dispositions de la présente loi y dérogent.

Le recours n'a pas d'effet suspensif, mais la cour peut ordonner, d'office ou à la demande de l'une ou l'autre partie dûment motivée dans la citation introductive d'instance, la suspension de la décision attaquée.

La cour statue sur la demande de suspension au plus tard dans les dix jours qui suivent l'introduction de la cause, sauf circonstances exceptionnelles, liées au respect des droits de la défense, motivées par la cour.

Au plus tard le jour de l'introduction de la cause, l'autorité de sécurité communique au demandeur et à la cour une copie du dossier administratif.”

Art. 4

Dans le chapitre II du titre II de la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire, la section 2/1, insérée par la loi du 22 décembre 2008 et modifiée par la loi de (...), est complétée par un article 14/7, rédigé comme suit:

“Art. 14/7. Lorsque, en application de l'article 14/5 de la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire, un recours, visant à obtenir la révision

beroep te Brussel een beroep werd aanhangig gemaakt tot herziening van een beslissing van de veiligheidsinstantie waarbij deze haar weigering bevestigt om de indienstelling van een voertuig toe te laten, dan beslist dat hof, ambtshalve of op vraag van de partijen, binnen de tien dagen die volgen op de indiening van de zaak, of het al dan niet een advies aan het Bureau vraagt.”.

HOOFDSTUK 4

Slotbepalingen

Art. 5

Deze wet treedt in werking op 3 december 2009.

Gegeven te Brussel, 10 november 2009

ALBERT

VAN KONINGSWEGE:

De Eerste Minister,

Herman VAN ROMPUY

De Minister van Justitie,

Stefaan DE CLERCK

De staatssecretaris voor Mobiliteit,

Etienne SCHOUPPE

d'une décision de l'autorité de sécurité confirmant son refus d'autorisation de mise en service d'un véhicule, a été introduit devant la cour d'appel de Bruxelles, celle-ci décide, d'office ou à la demande des parties, au plus tard dans les dix jours qui suivent l'introduction de la cause, si elle demande ou non à l'Agence de rendre un avis.”.

CHAPITRE 4

Dispositions finales

Art. 5

La présente loi entre en vigueur le 3 décembre 2009.

Donné à Bruxelles, le 10 novembre 2009

ALBERT

PAR LE ROI:

Le Premier Ministre,

Herman VAN ROMPUY

Le Ministre de la Justice,

Stefaan DE CLERCK

Le secrétaire d'État à la Mobilité,

Etienne SCHOUPPE