

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

18 mei 2015

WETSONTWERP

**tot wijziging van de wet van
30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex en
van enkele andere bepalingen inzake spoor**

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN
UITGEBRACHT DOOR
MEVROUW **Inez DE CONINCK**

INHOUD

Blz.

I. Procedure	3
II. Inleidende uiteenzetting door mevrouw Jacqueline Galant, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	4
III. Algemende bespreking	8
IV. Artikelsgewijze bespreking	11
V. Stemmingen	12

Zie:

Doc 54 **0984/ (2014/2015):**
001: Wetsontwerp.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

18 mai 2015

PROJET DE LOI

**modifiant la loi du 30 août 2013 portant
le Code ferroviaire et certaines autres
dispositions en matière ferroviaire**

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE L'INFRASTRUCTURE, DES COMMUNICATIONS ET
DES ENTREPRISES PUBLIQUES
PAR
MME **Inez DE CONINCK**

SOMMAIRE

Pages

I. Procédure	3
II. Exposé introductif de Mme Jacqueline Galant, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges ..	4
III. Discussion générale	8
IV. Discussion des articles	11
V. Votes	12

Voir:

Doc 54 **0984/ (2014/2015):**
001: Projet de loi.

**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: Karine Lalieux

A. — Vaste leden / Titulaires:

N-VA Inez De Coninck, Peter Dedecker, Daphné Dumery,
Wouter Raskin
PS Laurent Devin, Emir Kir, Karine Lalieux
MR Emmanuel Burton, Jean-Jacques Flahaux, Gilles Foret
CD&V Jef Van den Bergh, Veli Yüksel
Open Vld Sabien Lahaye-Battheu, Nele Lijnen
sp.a David Geerts
Ecolo-Groen Marcel Cheron
cdH Isabelle Poncelet

B. — Plaatsvervangers / Suppléants:

An Capoen, Christoph D'Haese, Koenraad Degroote, Yoleen Van Camp,
Bert Wollants
Julie Fernandez Fernandez, Gwenaëlle Grovonius, Eric Massin, Daniel
Senesael
Sybille de Coster-Bauchau, David Clarinval, Benoît Piedboeuf, Philippe
Pivin
Roel Deseyn, Veerle Heeren, Stefaan Vercamer
Luk Van Biesen, Dirk Van Mechelen, Tim Vandenput
Karin Temmerman, Alain Top
Benoit Hellings, Stefaan Van Hecke
Benoît Lutgen, Vanessa Matz

C. — Niet-stemgerechtigd lid / Membre sans voix délibérative:

VB Jan Penris

N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	:	Parti Socialiste
MR	:	Mouvement Réformateur
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten
sp.a	:	socialistische partij anders
Ecolo-Groen	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
cdH	:	centre démocrate Humaniste
VB	:	Vlaams Belang
PTB-GOI	:	Parti du Travail de Belgique – Gauche d'Ouverture
FDF	:	Fédéralistes Démocrates Francophones
PP	:	Parti Populaire

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

DOC 54 0000/000: Parlementair document van de 54^e zittingsperiode +
basisnummer en volgnummer
QRVA: Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV: Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV: Beknopt Verslag
CRIV: Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag
en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken
(met de bijlagen)
PLEN: Plenum
COM: Commissievergadering
MOT: Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 54 0000/000: Document parlementaire de la 54^e législature, suivi
du n° de base et du n° consécutif
QRVA: Questions et Réponses écrites
CRIV: Version Provisoire du Compte Rendu intégral
CRABV: Compte Rendu Analytique
CRIV: Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le
compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu
analytique traduit des interventions (avec les an-
nexes)
PLEN: Séance plénière
COM: Réunion de commission
MOT: Motions déposées en conclusion d'interpellations
(papier beige)

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

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

De publicaties worden uitsluitend gedrukt op FSC gecertificeerd papier

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
courriel : publications@lachambre.be

Les publications sont imprimées exclusivement sur du papier certifié FSC

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft dit wetsontwerp besproken tijdens haar vergadering van 6 mei 2015.

Het betreft een omzetting van Europese richtlijnen die voor 16 juni 2015 moet geschieden.

I. — PROCEDURE

De heer David Geerts (sp.a) is van oordeel dat het wetsontwerp, behalve door de Koning en door mevrouw *Jacqueline Gallant, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen*, ook ondertekend had dienen te worden door de heer *Willy Borsus, minister van Middenstand, Zelfstandigen, KMO's, Landbouw en Maatschappelijke Integratie*, bevoegd voor de spoorwegregulator. Zo bijvoorbeeld regelt het ontworpen artikel 5, § 4, de niet-discriminatoire toegang tot de zogeheten "dienstvoorzieningen". Dat is een bevoegdheid van voornoemde minister vermits de minister van Mobiliteit de voogdij uitoefent over de NMBS. Hier kan een belangenconflict ontstaan. De spreker vraagt dat de juridische dienst van de Kamer zou worden geraadpleegd teneinde uitsluitel te hebben over de correcte indiening van het wetsontwerp, mede-ondertekend door de minister van Middenstand, Zelfstandigen, KMO's, Landbouw en Maatschappelijke Integratie.

De minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, antwoordt dat de wetgeving haar bevoegdheid is, de toepassing van bijvoorbeeld de ontworpen bepaling aangehaald door de vorige spreker daarentegen die van de heer *Willy Borsus, minister van Middenstand, Zelfstandigen, KMO's, Landbouw en Maatschappelijke Integratie*.

De heer Marcel Cheron (Ecolo-Groen) vraagt zich af of de minister van Mobiliteit ook in haar eentje de uitvoeringsbesluiten zal ondertekenen.

De heer Jef Van den Bergh (CD&V), waarnemend voorzitter, merkt op dat de wetten door het Parlement worden aangenomen. De uitvoering is een interne regeringsaangelegenheid.

De minister preciseert dat, voor wat de uitvoering betreft, tussen de bevoegde administraties — de FOD Mobiliteit enerzijds en de spoorwegregulator anderzijds — is afgesproken dat de koninklijke besluiten ter uitvoering van de ontworpen gewijzigde Spoorcodex aan beide ministers zullen worden voorgelegd.

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné ce projet de loi au cours de sa réunion du 6 mai 2015.

Il s'agit de la transposition de directives européennes qui doit intervenir avant le 16 juin 2015.

I. — PROCÉDURE

M. David Geerts (sp.a) considère que le projet de loi aurait également dû être signé par *M. Willy Borsus, ministre des Classes moyennes, des Indépendants, des PME, de l'Agriculture, et de l'Intégration sociale*, qui a le régulateur des chemins de fer dans ses attributions, et pas uniquement par le Roi et par *Mme Jacqueline Galant, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges*. L'article 5, § 4, par exemple, règle l'accès non discriminatoire aux "installations de service". Cette compétence ressortit au ministre susvisé, étant donné que la ministre de la Mobilité exerce la tutelle sur la SNCB. Cela risque de susciter un conflit d'intérêts. L'intervenant demande que l'on consulte le Service juridique de la Chambre pour être fixé sur la question de savoir si, pour être déposé valablement, le projet de loi n'aurait pas dû être cosigné par le ministre des Classes moyennes, des Indépendants, des PME, de l'Agriculture, et de l'Intégration sociale.

La ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges, répond que si la législation relève de ses compétences, l'application de la disposition proposée citée par l'intervenant précédent relève en revanche des compétences de *M. Willy Borsus, ministre des Classes moyennes, des Indépendants, des PME, de l'Agriculture et de l'Intégration sociale*.

M. Marcel Cheron (Ecolo-Groen) se demande si les arrêtés d'exécution seront également signés par la seule ministre.

M. Jef Van den Bergh (CD&V), président faisant fonction, fait observer que les lois sont adoptées par le parlement. L'exécution constitue une matière gouvernementale interne.

La ministre précise qu'en ce qui concerne l'exécution, les administrations concernées — le SPF Mobilité, d'une part, et le régulateur ferroviaire, d'autre part — ont convenu que les arrêtés royaux portant exécution du nouveau Code ferroviaire proposé seront soumis aux deux ministres.

II. — INLEIDENDE UITEENZETTING DOOR MEVROUW JACQUELINE GALANT, MINISTER VAN MOBILITEIT, BELAST MET BELGOCONTROL EN DE NATIONALE MAATSCHAPPIJ DER BELGISCHE SPOORWEGEN

Dit wetsontwerp beoogt de Spoorcodex te wijzigen om Richtlijn 2012/34/EU tot instelling van één Europese spoorwegruimte om te zetten. Deze richtlijn dient uiterlijk op 16 juni 2015 omgezet te zijn. Ze heeft tot doel de vier onderstaande richtlijnen te herzien:

- Richtlijn 91/440 betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap;
- Richtlijn 95/18 betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen;
- Richtlijn 2001/14 inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur;
- Richtlijn 2014/38 betreffende de geluidshinder.

De minister licht eerst nader toe wat de inbreng is van de Richtlijn 2012/34 en zal daarna aangeven wat de grote wijzigingen zijn die worden aangebracht door de wet houdende omzetting van de richtlijn en *welke gevolgen daaruit voortvloeien op operationeel vlak voor de Belgische situatie*.

Primo, de inbreng van de Richtlijn 2012/34 is drieërlei:

1. ten eerste, een betere voorspelbaarheid van de ontwikkeling van de spoorweginfrastructuur. Met andere woorden: kunnen voorzien vanaf wanneer nieuwe infrastructuur in dienst zal worden gesteld via een door de Staat bepaalde strategie, een door de infrastructuurbeheerder opgesteld *business plan* en een meerjarencontract tussen die twee instanties;
2. ten tweede, de verbetering van de toegang tot de markt, dank zij de opmaak van een exhaustieve lijst van voorwaarden met het oog op het verlenen van vergunningen aan de spoorwegondernemingen op een Europese basis, en van voorwaarden voor de toegang tot de gegevens van de vergunningen;
3. en tot slot de versteviging van de onafhankelijkheid en van de bevoegdheden van de reguleringsinstanties van de spoorwegsector.

II. — EXPOSÉ INTRODUCTIF DE MME JACQUELINE GALANT, MINISTRE DE LA MOBILITÉ, CHARGÉE DE BELGOCONTROL ET DE LA SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES

Ce projet de loi vise à modifier le Code ferroviaire en vue de transposer la directive 2012/34/UE établissant un espace ferroviaire unique européen. Cette directive doit être transposée pour le 16 juin 2015 au plus tard. Elle consiste à refondre les 4 directives suivantes:

- Directive 91/440 relative au développement de chemins de fer communautaires;
- Directive 95/18 concernant les licences des entreprises ferroviaires;
- Directive 2001/14 concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire;
- Directive 2014/38 concernant les nuisances sonores.

La ministre commence par préciser la contribution que représente la directive 2012/34 avant de commenter les grandes modifications apportées par la loi transposant la directive et *les conséquences qui en découlent sur le plan opérationnel au niveau de la Belgique*.

Premièrement, concernant les apports de la directive 2012/34, ceux-ci peuvent être regroupés sous trois thèmes:

1. D'abord, l'amélioration de la prédictibilité du développement de l'infrastructure ferroviaire. En d'autres termes, pouvoir être en mesure de prévoir à partir de quel moment de nouvelles infrastructures seront en service par le biais d'une stratégie définie par l'État, un business plan établi par le gestionnaire de l'infrastructure et un contrat pluriannuel entre ces deux entités;
2. Ensuite, l'amélioration de l'accès au marché, grâce à l'établissement d'une liste exhaustive de conditions d'octroi de licences aux entreprises ferroviaires sur une base européenne, et de conditions d'accès aux données des licences;
3. Et, enfin, la consolidation de l'indépendance et des compétences des autorités de régulation du secteur ferroviaire.

Voorts bestaat het wetsontwerp als dusdanig uit twee hoofdstukken.

— Het eerste hoofdstuk bevat de algemene bepalingen. Daarin wordt met name gepreciseerd dat het een gedeeltelijke omzetting van Richtlijn 2012/34 doorvoert. Sommige van de erin vervatte bepalingen zullen immers worden omgezet door twee koninklijke besluiten ter uitvoering van de Spoorcodex te wijzigen. Bovendien werd al een gedeeltelijke omzetting van deze richtlijn verricht via drie koninklijke besluiten van 21 december 2013. Niettemin zal 95 % van de omzetting van Richtlijn 2012/34 via dit wetsontwerp worden verwezenlijkt;

— Het tweede hoofdstuk gaat over de werkingssfeer van het wetsontwerp, met daarin de wijzigingen die met het oog op de omzetting in de Spoorcodex moeten worden aangebracht. Zo worden via artikel 4 wijzigingen aangebracht aan de werkingssfeer van die codex.

Belangrijke, bij Richtlijn 2012/34 doorgevoerde wijzigingen

1. Een verbeterde toegang tot de dienstvoorzieningen

Het wetsontwerp beoogt met andere woorden in hoofde van de spoorwegexploitanten een niet-discriminerende toegang te waarborgen tot spoorgerelateerde dienstvoorzieningen zoals spoorstations, vrachtterminals en onderhoudsinstallaties. De dienstverleners die behoren tot een entiteit die een machtspositie heeft op de desbetreffende spoorwegmarkt zullen daarbij onafhankelijk moeten zijn (afzonderlijke rekeningen, alsook organisatorische en besluitvormingsonafhankelijkheid, zonder dat het evenwel nodig is om een afzonderlijke rechtspersoon op te richten).

Toch wijst de minister erop dat de exploitant alleen een toegangsweigering kan uitspreken als er leefbare alternatieven bestaan die de spoorbedrijven de mogelijkheid bieden de desbetreffende dienst te exploiteren over hetzelfde traject of over een ander traject dat economisch aanvaardbare exploitatieomstandigheden biedt. Daartoe werd in de wet een “*use it or lease it*”-clausule opgenomen om een optimaal gebruik van die installaties mogelijk te maken en concurrentieverstorende misbruiken tegen te gaan.

2. De vergunning van spoorwegonderneming

Om Richtlijn 2012/34 om te zetten in verband met de vergunning van spoorwegonderneming, moet de Spoorcodex niet substantieel worden gewijzigd. Er moeten alleen formele wijzigingen worden aangebracht.

Deuxièmement, quant au projet de loi en tant que tel, celui-ci se compose de deux chapitres:

— Un premier chapitre reprenant les dispositions générales. Il y est notamment précisé qu’il réalise une transposition partielle de la directive 2012/34. En effet, certaines de ses dispositions seront transposées en modifiant deux arrêtés royaux d’exécution du Code ferroviaire. De plus, une transposition partielle de cette directive a déjà été opérée par trois arrêtés royaux du 21 décembre 2013. Cependant, 95 % de la transposition de la Directive 2012/34 sera réalisée par le présent projet de loi;

— Un second chapitre: le champ d’application du projet de loi, reprenant les modifications à apporter au Code ferroviaire en vue de la transposition. Ainsi, des adaptations sont apportées à son champ d’application par l’article 4.

Modifications majeures de la Directive 2012/34

1. Un accès amélioré aux installations de service

Le projet de loi vise, en d’autres termes, à garantir aux exploitants ferroviaires un accès non discriminatoire aux installations de service liées aux chemins de fer, telles que les gares ferroviaires, les terminaux de marchandises et les installations d’entretien. Les prestataires de services qui font partie d’une entité occupant une position dominante sur le marché ferroviaire concerné devront intervenir de manière indépendante à cet égard (comptes séparés et indépendance organisationnelle et décisionnelle, sans qu’il soit pour autant nécessaire d’établir une entité juridique distincte).

Cependant, la ministre attire l’attention sur le fait qu’un refus d’accès ne peut être prononcé par l’exploitant que s’il existe des alternatives viables permettant aux entreprises ferroviaires d’exploiter le service concerné sur le même trajet ou sur un itinéraire de substitution dans des conditions économiquement acceptables. A cette fin, une clause de “*use it or lease it*” a été introduite dans la législation afin de garantir l’utilisation optimale de ces installations et de lutter contre les abus anticoncurrentiels.

2. La licence d’entreprise ferroviaire

Concernant les dispositions relatives à la licence d’entreprise ferroviaire, le Code ferroviaire, afin de transposer la directive 2012/34, ne doit pas faire l’objet de modifications substantielles. Seules des adaptations d’ordre formel ont été réalisées.

3. Ontwikkeling van de spoorweginfrastructuur

Om de ontwikkeling van de spoorweginfrastructuur beter te kunnen voorspellen, heeft Richtlijn 2012/34/EU een aantal nieuwe beginselen ingevoegd, die zullen worden overgenomen door de toekomstige artikelen 19/2, 19/3 en 47, § 3, van de Spoorcodex:

— Artikel 19/3 voorziet in de aanneming van een indicatief plan voor de ontwikkeling van de spoorweginfrastructuur door de Koning, op voorstel van de minister die bevoegd is voor de regulering van het spoorwegvervoer. Dit plan zal moeten voldoen aan de toekomstige mobiliteitsbehoeften op het stuk van het onderhoud, de vernieuwing en de ontwikkeling van de infrastructuur en zal gebaseerd moeten zijn op een duurzame financiering. Dit plan zal een periode van ten minste vijf jaar bestrijken en hernieuwbaar zijn;

— overeenkomstig deze strategie en krachtens artikel 19/2 zal de infrastructuurbeheerder een business plan met investerings- en financieringsplannen moeten goedkeuren. Dat plan zal erop gericht zijn de infrastructuur optimaal en efficiënt te gebruiken, ter beschikking te stellen en te ontwikkelen, zal voor een financieel evenwicht kunnen zorgen en zal tevens voorzien in de vereiste middelen om die doelstellingen te halen;

— op grond van het in uitzicht gestelde artikel 47, § 3, zullen de Staat en de infrastructuurbeheerder een overeenkomst moeten sluiten die de infrastructuurbeheerder ertoe moet aanzetten de kosten van het verstrekken van infrastructuur, alsook de omvang van de toegangsrechten terug te schreeven. In België zal die overeenkomst worden ingevuld door de beheersovereenkomst tussen de Staat en Infrabel.

4. De prestatieregeling

Met betrekking tot de bepalingen inzake de prestatieregeling komt het de infrastructuurbeheerder toe een dergelijke regeling uit te werken en toe te passen, die uiterlijk op 1 januari 2017 van toepassing moet zijn.

Die termijn moet de infrastructuurbeheerder in staat stellen lering te trekken uit de prestatieregeling die thans van kracht is. Tussen 16 juni 2015 (datum van de omzetting) en 1 januari 2017 zal de bij koninklijk besluit van 9 december 2004 vastgestelde prestatieregeling van toepassing blijven.

3. Développement de l'infrastructure ferroviaire

Afin d'améliorer la prédictibilité du développement de l'infrastructure ferroviaire, la directive 2012/34 a inséré certains nouveaux principes que l'on retrouve aux futurs articles 19/2, 19/3 et 47, § 3, du Code ferroviaire:

— L'article 19/3 prévoit l'adoption par le Roi d'une stratégie indicative de développement de l'infrastructure ferroviaire, sur la proposition du ministre ayant la régulation du transport ferroviaire dans ses attributions. Cette stratégie devra répondre aux futurs besoins de mobilité en termes d'entretien, de renouvellement et de développement de l'infrastructure et reposant sur un financement durable du système ferroviaire. Cette stratégie couvrira une période d'au moins cinq ans et sera renouvelable.

— Conformément à cette stratégie et en vertu de l'article 19/2, le gestionnaire de l'infrastructure devra adopter un business plan incluant des plans d'investissement et de financement. Ce plan visera à assurer une utilisation, une mise à disposition et un développement optimaux et efficaces de l'infrastructure, tout en permettant d'atteindre l'équilibre financier et en prévoyant les moyens nécessaires pour réaliser ces objectifs;

— Sur base de l'article 47, § 3, en projet, l'État et le gestionnaire de l'infrastructure devront conclure un contrat par lequel ce dernier sera encouragé à réduire les coûts de fourniture de l'infrastructure et le niveau des redevances d'utilisation. En Belgique, ce contrat correspondra au contrat de gestion entre l'État et Infrabel.

4. Le système d'amélioration des performances

En ce qui concerne les dispositions relatives au système d'amélioration des performances, il revient au gestionnaire de l'infrastructure de développer et d'appliquer un tel système, qui devra être d'application pour le 1^{er} janvier 2017 au plus tard.

Ce délai vise à permettre au gestionnaire de l'infrastructure de tirer les leçons du système d'amélioration des performances actuellement en vigueur. Entre le 16 juin 2015 (date de la transposition) et le 1^{er} janvier 2017, le système d'amélioration des performances établi par l'arrêté royal du 9 décembre 2004 restera d'application.

5. Begrip “kandidaat”

In verband met het begrip “kandidaat” krijgen de kandidaten, meer bepaald de spoorwegondernemingen maar ook de entiteiten die er belang bij hebben capaciteiten inzake spoorweginfrastructuur te reserveren, ingevolge het ontworpen artikel 33 uitdrukkelijk het recht toegekend treinpaden aan te vragen bij de infrastructuurbeheerder. Die bepaling preciseert tevens dat de aanvraag van een kandidaat niet mag worden geweigerd omdat deze niet over een vergunning van spoorwegonderneming of over een veiligheidscertificaat zou beschikken.

6. De voorrangsregels

Het wetsontwerp behandelt eveneens de kwestie van de voorrangverlening aan specifieke diensten in het kader van de opmaak van de dienstregeling. Voorrang kan worden gegeven aan specifieke diensten, maar enkel in de volgende gevallen:

- a) verzadiging van de infrastructuur;
- b) gespecialiseerde infrastructuur.

7. Retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur

De artikelen 50, 52/1 en 56 van de Spoorcodex, zoals omgezet bij Richtlijn 2012/34, voeren wijzigingen in met betrekking tot de retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur:

— het ontworpen artikel 50, § 3, voorziet in de mogelijkheid de retributie aan te passen *om rekening te houden met de kosten van de milieueffecten van de treinexploitatie*; daarbij wordt tevens bepaald dat elke wijziging van de retributie om milieuredenen geen *modal shift* ten koste van het spoor mag teweegbrengen;

— het ontworpen artikel 52/1 voorziet in de differentiëring van de retributie *om een prikkel te geven om treinen uit te rusten met het ETCS*;

— ten slotte machtigt het bestaande artikel 56 de Koning ertoe, mits een aantal voorwaarden in acht worden genomen, te besluiten tot extra retributies voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur om de volledige dekking van de door de spoorweginfrastructuurbeheerder gemaakte kosten te verkrijgen. Die extra retributies mogen echter slechts worden geheven bij de marktsegmenten die op zijn minst de rechtstreeks uit de exploitatie van de spoorwegdiensten voortvloeiende kosten kunnen dekken, inclusief een rendement indien

5. Notion de candidat

Concernant la notion de candidat, via l'article 33 du projet, les candidats, à savoir les entreprises ferroviaires, mais également des entités ayant un intérêt à réserver des capacités d'infrastructure ferroviaire, se voient reconnaître expressément le droit de demander des sillons auprès du gestionnaire de l'infrastructure. Cette disposition permet également de clarifier le fait que la demande d'un candidat ne peut être rejetée pour le motif qu'il ne disposerait ni de licence d'entreprise ferroviaire, ni de certificat de sécurité.

6. Les règles de priorité

Le projet de loi traite également de la question de l'octroi de la priorité à certains services dans le cadre de l'établissement de l'horaire de service. La priorité peut être accordée à certains services, mais uniquement dans les cas suivants:

- a) saturation de l'infrastructure;
- b) infrastructure spécialisée.

7. Redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire

Les articles 50, 52/1 et 56 du Code ferroviaire, tels que transposés par la directive 2012/34, introduisent des modifications concernant la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire:

— L'article 50, § 3 (en projet) introduit la faculté de modulation de la redevance *en fonction des effets sur l'environnement de l'exploitation des trains*; Cette disposition précise également que toute modification de la redevance pour des motifs environnementaux ne devra pas entraîner un modal shift en défaveur du rail;

— Et l'article 52/1 (en projet) prévoit la modulation de la redevance *en fonction de l'équipement du matériel roulant en ETCS*;

— Enfin, en vertu de l'article 56 (actuellement en vigueur), le Roi peut, moyennant le respect de certaines conditions, décider de majorations de la redevance afin de procéder au recouvrement total des coûts encourus par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire. Toutefois, ces majorations ne peuvent être perçues qu'auprès des segments de marché qui peuvent au moins acquitter le coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire, plus un taux de rentabilité si le marché s'y prête. A cet égard, l'apport de la directive

de markt het toelaat. In dat opzicht bepaalt Richtlijn 2012/34 de marktsegmenten die in aanmerking moeten worden genomen.

8. Verduidelijkingen met betrekking tot de regulator van de spoorwegsector

Ten slotte voert het ontwerp eveneens een reeks wijzigingen door aan de bepalingen die betrekking hebben op de bevoegdheden van de spoorwegregulator. Onder de belangrijkste wijzigingen vindt men onder meer de bevoegdheid om toe te zien op de toegang tot spoorgerelateerde diensten en hun heffingen, alsook de mogelijkheid om administratieve boetes op te leggen in geval van niet mededeling van informatie door de spoorwegoperatoren.

III. — ALGEMENE BESPREKING

Mevrouw Inez De Coninck (N-VA) is tevreden met de omzetting van de betreffende Europese richtlijnen in de Belgische wetgeving. De richtlijn 2012/34/EU dateert echter al uit november 2012. De omzetting komt met andere woorden niets te vroeg. De fractie van de spreker steunt het wetsontwerp enerzijds omwille van de commerciële invalshoek. De rol van de politieke overheid in het bestuur van de spoorwegen wordt teruggedrongen. Anderzijds is het voorliggende wetsontwerp een voorbereiding voor de vrijmaking van de spoorwegmarkt.

De infrastructuurbeheerder mag de werkelijke kost doorrekenen met een winstmarge met het oog op de tarievenstructuur. De talrijke correcties uit het ontwerp mogen het basisprincipe echter niet uithollen. Moet een infrastructuurbeheer eigenlijk een winstmarge vragen? Een lagere kost van de infrastructuur komt de flexibiliteit van de exploitanten immers ten goede.

De financiële stromen in de huidige NMBS-groep zijn gericht op budgettaire consolidatie, eerder dan op de dienstverlening. Deerschikking van de tarieven moet leiden tot een nieuwe oriëntatie van de financiële stromen. De rijpadvergoeding moet op termijn verlaagd kunnen worden.

Er blijft een functionele band tussen Infrabel en NMBS bestaan met het voorliggende wetsontwerp. Waarom is niet gekozen voor een striktere scheiding tussen beide ondernemingen? De NMBS blijft als exploitant van dienstvoorzieningen bijvoorbeeld bevoegd voor de stations. Zal dit geen aanleiding geven tot juridische procedures wegens verstoring van de vrije markt?

2012/34 consiste à déterminer les segments de marché qui devront être pris en compte.

8. Précisions concernant le régulateur du secteur ferroviaire

Enfin, le projet apporte également une série de modifications aux dispositions relatives aux compétences du régulateur ferroviaire. Parmi les principales modifications figurent notamment la compétence de contrôler l'accès aux services liés au rail et leur tarification, ainsi que la possibilité d'infliger des amendes administratives en cas de non-communication d'informations par les opérateurs ferroviaires.

III. — DISCUSSION GÉNÉRALE

Mme Inez De Coninck (N-VA) se dit satisfaite de la transposition des directives européennes y afférentes dans la législation belge. La directive 2012/34/UE date toutefois de novembre 2012. Autrement dit, la transposition n'arrive pas trop tôt. Le groupe de l'intervenante soutient, d'une part, le projet de loi en raison de son importance commerciale. Le rôle des autorités politiques dans la gestion des chemins de fer est raboté. D'autre part, le projet de loi à l'examen ouvre la voie de la libéralisation du rail.

Le gestionnaire de l'infrastructure peut facturer les coûts réels avec une marge bénéficiaire en vue de la structure tarifaire. Les nombreuses corrections découlant du projet ne peuvent cependant pas vider le principe de base de sa substance. Au demeurant, un gestionnaire de l'infrastructure doit-il réclamer une marge bénéficiaire dès lors qu'une baisse des coûts de l'infrastructure sera bénéfique pour la flexibilité des exploitants.

Dans le groupe SNCB actuel, les flux financiers visent la consolidation budgétaire, plutôt que la fourniture de services. Le rééquilibrage des tarifs doit donner lieu à une réorientation des flux financiers. Il faut pouvoir réduire, à terme, la redevance pour l'utilisation des sillons.

Le projet de loi à l'examen conserve un lien fonctionnel entre Infrabel et la SNCB. Pourquoi ne pas avoir opté pour une séparation plus stricte entre les deux entreprises? En tant qu'exploitant des installations de service, la SNCB reste, par exemple, compétente en ce qui concerne les gares. Cette compétence ne va-t-elle pas déboucher sur des procédures juridiques pour cause de distorsion de libre marché?

Ten slotte hoopt de spreker dat de Gewesten betrokken worden bij de opmaak van het in artikel 26 van het wetsontwerp vermelde indicatief plan voor de ontwikkeling van de spoorweginfrastructuur.

De heer David Geerts (sp.a) refereert aan de wetgeving over de museumtreinen uit 2014 (wet van 26 maart 2014 betreffende de exploitatieveiligheid van de museumspoorlijnen, DOC 53 3037/1 tot 4) om te wijzen op het werk dat de wetgever reeds *de facto* verricht heeft om de Europese regelgeving om te zetten in Belgisch recht. De spreker wijst verder op het probleem van het overnachten van treinen op de rijpaden in het kader van de retributie op ongebruikte capaciteit, zoals voorzien in artikel 51 van het wetsontwerp.

De heer Marcel Cheron (Ecolo-Groen) wijst de op historiek van de geleidelijke vrijmaking van de spoorwegmarkt in Europa die reeds begonnen is in 1991 met het zogenaamde eerste spoorpakket. Het tweede spoorwegpakket volgde in 2004, een derde in 2007 en momenteel wordt het vierde pakket besproken in de Europese instellingen. Ten gronde zijn de Europese doelstellingen sinds 1991 in grote lijnen dezelfde gebleven. Het is bijvoorbeeld niet opgelegd om infrastructuur en exploitatie per se in aparte bedrijven op te delen.

De spreker citeert uit artikel 8 van de betreffende richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012: *“De lidstaten ontwikkelen de nationale spoorweginfrastructuur waarbij zij, zo nodig, de algemene behoeften van de Unie, waaronder de behoefte om met naburige derde landen samen te werken, in aanmerking nemen. Hiertoe publiceren zij, na overleg met de belanghebbenden, uiterlijk 16 december 2014 een indicatief meerjarenplan voor de ontwikkeling van de spoorweginfrastructuur om aan de toekomstige mobiliteitsbehoeften wat betreft onderhoud, vernieuwing en ontwikkeling van de infrastructuur te voldoen, dat is gebaseerd op een duurzame financiering van het spoorwegsysteem. Het plan bestrijkt een periode van ten minste vijf jaar en is hernieuwbaar.”* Hoe staat het in België met de duurzame financiering van de infrastructuur?

De spoorwegnetwerken zullen worden opengesteld. Wat zijn de mogelijkheden en de middelen waarover de regulator zal kunnen beschikken? Wat maakt het wetsontwerp mogelijk inzake de zogenaamde cabotagevervoer?

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) herinnert er aan dat het voorliggende wetsontwerp al werd voorbereid door de vorige regering. Een transitland als België heeft er alle belang bij om zich in te schrijven in de

Enfin, l'intervenante espère que les Régions seront associées à la rédaction d'une stratégie indicative de développement de l'infrastructure ferroviaire mentionnée à l'article 26 du projet de loi.

M. David Geerts (sp.a) évoque la législation relative aux trains ferroviaires musées de 2014 (loi du 26 mars 2014 relative à la sécurité d'exploitation des lignes ferroviaires musées, DOC 53 3037/1 à 4) pour souligner le travail déjà accompli par le législateur *de facto* pour transposer la réglementation européenne en droit belge. L'intervenant épingle, en outre, le problème de trains stationnant la nuit sur les sillons dans le cadre de la redevance en cas de non-utilisation, telle que prévue à l'article 51 du projet de loi.

M. Marcel Cheron (Ecolo-Groen) rappelle l'historique de la libéralisation progressive du marché ferroviaire en Europe, qui a commencé dès 1991 avec le premier “paquet ferroviaire”. Un deuxième paquet ferroviaire a suivi en 2004, puis un troisième en 2007, et le quatrième fait actuellement l'objet de discussions au sein des institutions européennes. Dans les grandes lignes, les objectifs européens en la matière n'ont pas changé depuis 1991. L'UE n'impose par exemple pas aux États membres créer des entreprises distinctes pour, d'une part, l'infrastructure, et, d'autre part, son exploitation.

L'intervenant cite l'article 8 de la directive concernée, à savoir la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012: *“Les États membres développent l'infrastructure ferroviaire nationale en tenant compte, le cas échéant, des besoins généraux de l'Union, y compris celui de coopérer avec les pays tiers voisins. Ils publient à cette fin, au plus tard le 16 décembre 2014, après consultation des parties intéressées, une stratégie indicative de développement de l'infrastructure ferroviaire visant à répondre aux futurs besoins de mobilité en termes d'entretien, de renouvellement et de développement de l'infrastructure et reposant sur un financement durable du système ferroviaire. Cette stratégie couvre une période d'au moins cinq ans et est reconductible.”* Où en est-on en Belgique en matière de financement durable de l'infrastructure?

Les réseaux ferroviaires seront ouverts. Quelles seront les possibilités du régulateur et de quels moyens pourra-t-il disposer? Qu'est-ce que le projet de loi rend possible sur le plan du “transport de cabotage”?

M. Jef Van den Bergh (CD&V) rappelle que le projet de loi à l'examen avait déjà été préparé par le gouvernement précédent. Un pays de transit comme la Belgique a tout intérêt à s'inscrire dans le processus de

modernisering van de Europese spoorwegmarkt. De nodige adviezen van de Gewesten zijn er gekomen en de Gewesten worden met andere woorden betrokken bij de investeringsplannen en het vervoersplan van de NMBS-groep. De spreker benadrukt de noodzaak tot een nader onderzoek van de infrastructuurvergoeding die de spoorexploitanten zoals de NMBS wordt opgelegd. Dit mechanisme zorgt er nu immers voor dat de NMBS soms genoodzaakt wordt treinverbindingen af te bouwen. Tot slot hoopt de heer Van den Bergh dat het wetsontwerp tegemoet komt aan de specifieke situatie van de museumtreinen.

De minister wijst er op dat er, zoals gebruikelijk bij een omzetting van een Europese richtlijn in Belgische wetgeving, is gekozen voor een zo nauwgezet mogelijke benadering van de tekst van de richtlijn.

Het wetsontwerp is van toepassing op de museumtreinen wanneer deze gebruik maken van het netwerk van Infrabel. Museumtreinen die rijden op een eigen netwerk vallen niet onder het toepassingsgebied van deze wetswijziging.

Het wetsontwerp houdt zich aan de basisfilosofie van de Europese regelgeving, namelijk een verdere versterking van de Europese spoorwegmarkt.

Het meerjareninvesteringsplan voor Infrabel en NMBS zal in de loop van deze legislatuur worden bijgewerkt.

De rol van de spoorregulator wordt effectief uitgebreid, aangezien deze de spoorexploitanten boetes zal kunnen opleggen en audits zal kunnen uitvoeren.

De omgezette richtlijn 2012/34/EU wijzigde niets aan de regelgeving inzake cabotagevervoer. Buitenlandse treinen kunnen stoppen in Belgische stations wanneer het internationaal vervoer betreft. Deze voorwaarde kan gecontroleerd worden door de regulator.

De wetgeving inzake de rijpadvergoeding moet worden toegepast. Het huidige systeem is dus aan herziening toe, rekening houdend met het aspect duurzame ontwikkeling en de ontplooiing van het ETCS veiligheidssysteem. De regering zal er echter over waken dat de schulden van Infrabel niet worden opgenomen in de perimeter van de Belgische Staatsschuld.

modernisation du marché ferroviaire européen. Les avis nécessaires des Régions ont été obtenus; autrement dit, celles-ci sont associées aux plans d'investissement et au plan de transport du groupe SCNB. L'intervenant souligne la nécessité de procéder à une étude plus poussée de la redevance d'infrastructure imposée aux exploitants ferroviaires tels que la SNCB. Ce mécanisme fait effectivement en sorte que la SNCB se voit parfois contrainte de réduire son offre de liaisons ferroviaires. M. Van den Bergh espère enfin que le projet de loi tiendra compte de la situation spécifique des trains musées.

La ministre fait observer que, comme le veut l'usage lors de la transposition d'une directive européenne en droit belge, il a été choisi de s'approcher le plus précisément possible du texte de la directive.

Le projet de loi s'applique aux trains-musées lorsqu'ils circulent sur le réseau d'Infrabel. Les trains-musées circulant sur un réseau propre ne relèvent pas du champ d'application de la modification de loi proposée.

Le projet de loi s'en tient à la philosophie de base de la réglementation européenne, qui consiste à renforcer le marché ferroviaire européen.

Le plan d'investissement pluriannuel pour Infrabel et la SNCB sera adapté dans le courant de la législature en cours.

Le rôle du régulateur ferroviaire est effectivement élargi, étant donné qu'il pourra infliger des amendes aux exploitants ferroviaires et réaliser des audits.

La directive 2012/34/UE qui a été transposée ne modifiait en rien la réglementation relative au cabotage. Les trains étrangers peuvent s'arrêter dans des gares belges lorsqu'il s'agit de transport international. Le régulateur peut contrôler cette condition.

La législation relative à la redevance pour l'utilisation des sillons doit être appliquée. Il y a donc lieu de revoir le système actuel, compte tenu de l'aspect relatif au développement durable et du déploiement du système de sécurité ETCS. Le gouvernement veillera toutefois à ce que les dettes d'Infrabel ne soient pas intégrées dans le périmètre de la dette publique belge.

IV. — ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING

Art. 1 tot 14

Over deze artikelen worden geen opmerkingen gemaakt.

Art. 15

Mevrouw Inez De Coninck (N-VA) wijst op de nieuwe versie van artikel 9, § 2, van de Spoorcodex: “Exploitanten van dienstvoorzieningen verlenen alle spoorwegondernemingen op een niet-discriminerende wijze toegang, inclusief toegang via het spoor, tot de in bijlage 1, punt 2, bedoelde dienstvoorzieningen en tot de in deze voorzieningen geleverde diensten.” Is deze bepaling niet problematisch met de NMBS als eigenaar van de passagiersstations? Kan de NMBS een vergoeding vragen voor het verlenen van deze toegang? Is dit niet marktverstorend?

De minister antwoordt dat er met de NMBS een protocol wordt opgesteld om andere exploitanten toegang te verlenen tot haar stations. De gevraagde prijs hiervoor zal eerder symbolisch zijn. Dit wordt opgenomen in de beheersovereenkomst met de NMBS.

Art. 16 tot 25

Over deze artikelen worden geen opmerkingen gemaakt.

Art. 26

Mevrouw Inez De Coninck (N-VA) wil vernemen of de raadpleging van de “belanghebbende partijen” bij de opmaak van een indicatief plan voor over de ontwikkeling van de spoorweginfrastructuur om aan de toekomstige mobiliteitsbehoeften wat betreft onderhoud, vernieuwing en ontwikkeling van de infrastructuur te voldoen, ook de gewesten geraadpleegd zullen worden. De spreker refereert hierbij aan het federale regeerakkoord.

De minister bevestigt dat de Gewesten worden geraadpleegd met betrekking tot alle gewestelijke bevoegdheden.

Art. 27 tot 50

Over deze artikelen worden geen opmerkingen gemaakt.

Art. 51

De heer David Geerts (sp.a) gaat niet akkoord met de voorgestelde regeling over de “passende retributie”

IV. — DISCUSSION DES ARTICLES

Art. 1^{er} à 14

Ces articles ne donnent lieu à aucune observation.

Art. 15

Mme Inez De Coninck (N-VA) renvoie à la nouvelle version de l'article 9, § 2, du Code ferroviaire: “Les exploitants d'installations de service fournissent à toutes les entreprises ferroviaires, de manière non discriminatoire, un accès, y compris aux voies d'accès, aux infrastructures visées à l'annexe 1^{re}, point 2, et aux services offerts dans ces infrastructures.” Cette disposition ne pose-t-elle pas problème, vu que la SNCB est propriétaire des gares de voyageurs? La SNCB peut-elle demander une rétribution pour fournir cet accès? Cela n'aura-t-il pas un effet perturbateur sur le marché?

La ministre répond qu'un protocole est établi avec la SNCB pour qu'elle fournisse aux autres exploitants un accès à ses gares. Le prix demandé sera plutôt d'ordre symbolique. Cela figure dans le contrat de gestion avec la SNCB.

Art. 16 à 25

Ces articles ne donnent lieu à aucune observation.

Art. 26

Mme Inez De Coninck (N-VA) souhaiterait savoir si, dans le cadre de la consultation des “parties intéressées” lors de l'établissement d'une stratégie indicative de développement de l'infrastructure ferroviaire visant à répondre aux futurs besoins de mobilité en termes d'entretien, de renouvellement et de développement de l'infrastructure, les Régions seront également consultées. L'intervenante renvoie à cet égard à l'accord de gouvernement.

La ministre confirme que les Régions sont consultées en ce qui concerne toutes les compétences régionales.

Art. 27 à 50

Ces articles ne donnent lieu à aucune observation.

Art. 51

M. David Geerts (sp.a) ne souscrit pas à la réglementation proposée relative à la “redevance appropriée”

voor toegewezen maar ongebruikte capaciteit, zoals voorzien in het nieuwe artikel 54 van de Spoorcodex.

Mevrouw Inez De Coninck (N-VA) vraagt of de retributie geldt wanneer de ongebruikte capaciteit het gevolg is van overmacht of van opgelopen vertragingen.

De minister stelt dat er in geval van overmacht geen boete zal worden opgelegd.

Art. 52 tot 54

Over deze artikelen worden geen opmerkingen gemaakt.

Art. 55

De heer Marcel Cheron (Ecolo-Groen) vraagt waarom de voorgestelde wijziging er enkel in de Nederlandse tekst komt.

De minister antwoordt dat van de omzetting van de Europese richtlijn is gebruik gemaakt om de wetgevingstechnische formulering van artikel 60 van de Spoorcodex te verbeteren.

Art. 56 tot 89

Over deze artikelen worden geen opmerkingen gemaakt.

Bijlagen

De heer Marcel Cheron (Ecolo-Groen) vraagt of de artikelen 75 tot 88 die de bijlagen bij de Spoorcodex betreffen in het dispositief van het wetsontwerp zijn opgenomen om die bijlagen een normatieve kracht te geven.

De minister antwoordt bevestigend.

V. — STEMMINGEN

De artikelen 1 tot 14 worden achtereenvolgens ongewijzigd eenparig aangenomen.

Artikel 15 wordt ongewijzigd aangenomen met 9 stemmen en 1 onthouding.

De artikelen 16 tot 50 worden achtereenvolgens ongewijzigd eenparig aangenomen.

Artikel 51 wordt ongewijzigd aangenomen met 9 stemmen en 1 onthouding.

pour les capacités attribuées mais non utilisées, telle que prévue par le nouvel article 54 du Code ferroviaire.

Mme Inez De Coninck (N-VA) demande si la redevance s'applique lorsque la non-utilisation des capacités résulte d'un cas de force majeure ou de retards subis.

La ministre répond que, dans les cas de force majeure, aucune amende ne sera infligée.

Art. 52 à 54

Ces articles ne donnent lieu à aucune observation.

Art. 55

M. Marcel Cheron (Ecolo-Groen) demande pourquoi la modification proposée est uniquement apportée dans le texte néerlandais.

La ministre répond que la transposition de la directive européenne a été utilisée pour améliorer la formulation législative de l'article 60 du Code ferroviaire.

Art. 56 à 89

Ces articles ne donnent lieu à aucune observation.

Annexes

M. Marcel Cheron (Ecolo-Groen) demande si les articles 75 à 88, qui concernent les annexes au Code ferroviaire, ont été repris dans le dispositif du projet de loi en vue de donner une valeur normative à ces annexes.

La ministre répond par l'affirmative.

V. — VOTES

Les articles 1^{er} à 14 sont successivement adoptés, sans modification, à l'unanimité.

L'article 15 est adopté sans modification par 9 voix et une abstention.

Les articles 16 à 50 sont successivement adoptés, sans modification, à l'unanimité.

L'article 51 est adopté sans modification par 9 voix et une abstention.

De artikelen 52 tot 89, met inbegrip van de bijlagen worden achtereenvolgens ongewijzigd eenparig aangenomen.

Het geheel van het ontwerp wordt ongewijzigd — op een aantal taalkundige en wetgevingstechnische correcties na — aangenomen met 9 stemmen en 1 onthouding.

De rapporteur,

Inez DE CONINCK

De voorzitter,

Karine LALIEUX

Les articles 52 à 89, en ce compris les annexes, sont successivement adoptés, sans modification, à l'unanimité.

L'ensemble du projet de loi est adopté sans modification (à l'exception de quelques corrections d'ordre linguistique et légistique) par 9 voix et une abstention.

La rapporteuse,

Inez DE CONINCK

La présidente,

Karine LALIEUX