

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

29 avril 2020

PROPOSITION DE LOI**visant à prendre des mesures de lutte
contre la propagation du coronavirus
COVID-19 en matière ferroviaire****RAPPORT**FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE LA MOBILITÉ, DES ENTREPRISES PUBLIQUES ET
DES INSTITUTIONS FÉDÉRALES
PAR
MME **Cécile THIBAUT****SOMMAIRE**

Pages

I. Procedure	3
II. Exposé introductif de l'auteur principal de la proposition de loi	5
III. Discussion générale et discussion des articles	8
A. Questions et observations des membres	8
B. Réponses de l'auteur principal et du ministre	10
C. Questions supplémentaires des membres	12
D. Répliques de l'auteur principal et du ministre	13
E. Réponses des membres aux répliques	14
IV. Votes	14
Annexes	17

*Voir:*Doc 55 **1161/ (2019/2020):**

- 001: Proposition de loi de MM. Burton et Scourneau.
002: Avis du Conseil d'État.
003: Amendements.

Voir aussi:

005: Texte adopté par la commission.

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

29 april 2020

WETSVOORSTEL**om maatregelen te nemen in de strijd
tegen de verspreiding van het coronavirus
COVID-19 inzake spoorvervoer****VERSLAG**NAMENS DE COMMISSIE
VOOR MOBILITEIT, OVERHEIDSBEDRIJVEN
EN FEDERALE INSTELLINGEN
UITGEBRACHT DOOR
MEVROUW **Cécile THIBAUT****INHOUD**

Blz.

I. Procedure	3
II. Inleidende uiteenzetting van de hoofdindieners van het wetsvoorstel	5
III. Algemene bespreking en artikelsgewijze bespreking	8
A. Vragen en opmerkingen van de leden	8
B. Antwoorden van de hoofdindieners en van de minister	10
C. Bijkomende vragen van de leden	12
D. Replieken van de hoofdindieners en van de minister	13
E. Antwoorden van de leden op de replieken	14
IV. Stemmingen	14
Bijlagen	17

*Zie:*Doc 55 **1161/ (2019/2020):**

- 001: Wetsvoorstel van de heren Burton en Scourneau.
002: Advies van de Raad van State.
003: Amendementen.

Zie ook:

005: Tekst aangenomen door de commissie.

02035

**Composition de la commission à la date de dépôt du rapport/
Samenstelling van de commissie op de datum van indiening van het verslag**
Président/Voorzitter: Jean-Marc Delizée

A. — Titulaires / Vaste leden:

N-VA	Frieda Gijbels, Wouter Raskin, Tomas Roggeman
Ecolo-Groen	Kim Buyst, Sarah Schlitz, Cécile Thibaut
PS	Jean-Marc Delizée, Mélissa Hanus, Laurence Zanchetta
VB	Pieter De Spiegeleer, Frank Troosters
MR	Emmanuel Burton, Vincent Scourneau
CD&V	Jef Van den Bergh
PVDA-PTB	Maria Vindevoghel
Open Vld	Marianne Verhaert
sp.a	Joris Vandenbroucke

B. — Suppléants / Plaatsvervangers:

Michael Freilich, Jan Spooren, Yoleen Van Camp, Bert Wollants
Zakia Khattabi, Tinne Van der Straeten, Dieter Vanbesien, Gilles Vanden Burre
Malik Ben Achour, André Flahaut, Daniel Senesael, Sophie Thémont
Steven Creyelman, Nathalie Dewulf, Erik Gilissen
Christophe Bombled, Benoît Friart, Katrin Jadin
Jan Briers, Franky Demon, N N
Gaby Colebunders, Roberto D'Amico
Christian Leysen, Tim Vandenput
Melissa Depraetere, Anja Vanrobaeys

C. — Membres sans voix délibérative / Niet-stemgerechtigde leden:

cdH	Josy Arens
DéFI	Sophie Rohonyi

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

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

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné cette proposition de loi au cours de sa réunion du 28 avril 2020 organisée en présentiel pour les participants présents physiquement dans la salle de commission à la Chambre des représentants et à l'aide d'un logiciel de vidéoconférence pour les membres présents à distance.

I. — PROCÉDURE

La proposition de loi soumise à l'examen a obtenu l'urgence en séance plénière le 16 avril 2020. Soutenu par les groupes, le président de la Chambre a décidé d'inviter la section de législation du Conseil d'État à donner un avis motivé dans un délai de cinq jours ouvrables. Le président de la Chambre avait déclaré qu'il s'agissait d'un arrêté de pouvoirs spéciaux potentiellement transformé en proposition de loi et que l'avis du Conseil d'État offrait une garantie supplémentaire. Cette analyse faisait également l'objet d'un consensus au sein de la Conférence des présidents (CRI 55 PLEN 036 du 16 avril 2020, p. 60 e.s.).

L'avis n° 67.267/4 du 22 avril 2020 du Conseil d'État du Conseil d'État a été transmis dans les délais demandés (DOC 55 1161/004), si bien que l'examen de la proposition de loi a pu avoir lieu le 28 avril 2020, la communication de l'avis du Conseil d'État à la Chambre étant une condition nécessaire afin de pouvoir procéder au vote final du texte en commission.

Vu que la proposition de loi relève de la compétence de l'Autorité fédérale en matière de réglementation relative au transport, au sens de l'article 6, § 4, 3°, alinéa 1^{er}, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, la proposition de loi doit être soumise à la procédure d'association des gouvernements de région, ce que la Conseil d'État a rappelé dans son avis.¹

Aux termes de l'article 97, 2, du Règlement de la Chambre, "[le] vote final en commission ne peut cependant intervenir qu'après que le(s) gouvernement(s) de communauté et/ou de région a (ont) transmis ses (leurs) observations écrites ou - en l'absence de réponse - au plus tôt trente jours après la demande du président de la

¹ Pour les spécificités techniques de cette procédure, il est renvoyé à l'article 6, § 8, de la loi spéciale du 8 août 1980 précitée ainsi qu'à l'article 97, 1, du règlement de la Chambre, qui consacre le principe de la "coopération obligatoire" de la Chambre avec les entités fédérées.

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft dit wetsvoorstel besproken tijdens haar vergadering van 28 april 2020, die *face-to-face* werd georganiseerd voor de deelnemers die fysiek aanwezig waren in de commissiezaal van de Kamer van volksvertegenwoordigers, alsook met behulp van videoconferentiesoftware voor de op afstand aanwezige leden.

I. — PROCEDURE

Het ter bespreking voorliggende wetsvoorstel heeft op 16 april 2020 in plenum de urgentie verkregen. Met de steun van de fracties heeft de Kamervoorzitter beslist de afdeling Wetgeving van de Raad van State te verzoeken om binnen een termijn van vijf werkdagen een met redenen omkleed advies uit te brengen. De Kamervoorzitter had verklaard dat het ging om een tot wetsvoorstel omgevormd potentieel voorstel van bijzondere machten, en dat het advies van de Raad van State een bijkomende waarborg bood. Over die analyse bestond ook eensgezindheid in de Conferentie van voorzitters (CRIV 55 PLEN 036 van 16 april 2020, blz. 60 en volgende).

Advies nr. 67.267/4 van 22 april 2020 van de Raad van State werd binnen de gevraagde termijn bezorgd (zie DOC 55 1161/002), zodat de bespreking van het wetsvoorstel kon plaatsvinden op 28 april 2020. Het is immers een *conditio sine qua non* dat het advies van de Raad van State moet zijn meegedeeld voordat in commissie kan worden overgegaan tot de eindstemming.

Aangezien het wetsvoorstel onderdeel is van de bevoegdheden van de federale overheid inzake de vervoerregelgeving in de zin van artikel 6, § 4, 3°, eerste lid, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, moeten – zoals de Raad van State in zijn advies in herinnering heeft gebracht – de gewestregeringen betrokken worden bij het uitwerken van het wetsvoorstel¹.

Artikel 97, 2, van het Reglement van de Kamer van volksvertegenwoordigers stelt het volgende: "De eindstemming in commissie kan evenwel maar plaatsvinden nadat de betrokken gewest- en/of gemeenschapsregering(en) haar (hun) schriftelijke opmerkingen heeft (hebben) teruggezonden, of – bij ontstentenis van antwoord – ten

¹ Voor de specifieke technische aspecten van deze procedure wordt verwezen naar artikel 6, § 8, van de voormelde wet van 8 augustus 1980, alsmede naar artikel 97, 1, van het Reglement van de Kamer, dat gaat over de "verplichte samenwerking" van de Kamer met de deelstaten.

Chambre (...). Le ministre a néanmoins déclaré devant la commission que le contenu du texte présenté à la commission disposait du soutien des régions, consultées par lui préalablement aux travaux.

Le ministre a communiqué à la commission le point de vue écrit du gouvernement flamand, qui marque son accord avec un arrêté royal garantissant la continuité du service ferroviaire pendant la pandémie du COVID-19: le transport ferroviaire est un service public nécessaire (l'avis du gouvernement flamand sur la proposition de loi visant à prendre des mesures de lutte contre la propagation du coronavirus COVID-19 en matière ferroviaire et la note pour le gouvernement flamand de la ministre flamande Lydia Peeters, compétente dans le domaine de la mobilité, sur le projet d'arrêté de pouvoir spéciaux en matière ferroviaire sont jointes en annexe du rapport) En revanche, la commission ne disposait d'aucune observation écrite émanant des régions bruxelloise et wallonne.

Vu les circonstances exceptionnelles, la commission a décidé de soumettre la proposition de loi au vote en acceptant que la procédure en séance plénière se poursuive, à condition toutefois que le président de la Chambre obtienne les avis dans les meilleurs délais, de préférence au plus tard le mercredi 29 avril 2020, à midi.

Dans la foulée, votre commission a décidé de soumettre au vote les articles 1 à 11 et 18 de la proposition de loi qui en comptait 18 dans sa version de base. En effet, par voie d'amendements, la commission a décidé à l'unanimité d'en extraire les articles 12 à 17 qui pourront faire l'objet d'un texte distinct dont il a été considéré que l'urgence était acquise, attendu que la proposition de loi dont les articles sont scindés l'avait obtenue. L'examen de ce texte distinct suivi du vote pourra avoir lieu au sein de votre commission, après l'obtention des observations écrites des gouvernements de région (sans qu'il ne soit par ailleurs nécessaire de déposer de nouveau texte à la Chambre suivi de la prise en considération en séance plénière et du renvoi à la commission compétente). La commission a, en effet, décidé d'appliquer la procédure de coopération avec les gouvernements de communauté et de région pour ce qui est du contenu des articles 12 à 17, conformément à l'article 97 du Règlement de la Chambre. Votre commission a d'ailleurs lancé cette procédure à l'issue de sa réunion du 22 avril 2020 pour l'ensemble des 18 articles, mais un rappel sera envoyé.

vroegste dertig dagen na het verzoek van de voorzitter van de Kamer (...). De minister heeft echter in de commissie verklaard dat hij vóór de aanvang van de parlementaire werkzaamheden zelf de gewesten heeft geraadpleegd en dat ze de inhoud van het aan de commissie voorgelegde wetsontwerp steunen.

De minister heeft de commissie de schriftelijke stellingname van de Vlaamse regering bezorgd; die geeft aan akkoord te gaan met een koninklijk besluit tot waarborging van het spoorvervoer tijdens de COVID-19-pandemie en beschouwt het spoorvervoer als een noodzakelijke overheidsdienst (het advies van de Vlaamse regering op het wetsvoorstel om maatregelen te nemen in de strijd tegen de verspreiding van het coronavirus COVID-19 en de nota van Lydia Peeters, Vlaams minister bevoegd voor Mobiliteit, aan de Vlaamse regering inzake het ontwerp van koninklijk besluit houdende bijzondere machten inzake spoorvervoer gaan als bijlage bij dit verslag). De commissie beschikte echter over geen enkele schriftelijke opmerking vanwege het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en vanwege het Waals Gewest.

Gelet op de uitzonderlijke omstandigheden heeft de commissie beslist het wetsvoorstel ter stemming voor te leggen en heeft zij aanvaard dat de procedure in plenum wordt voortgezet, mits evenwel de Kamervoorzitter de adviezen zo snel mogelijk verkrijgt, bij voorkeur ten laatste op woensdag 29 april 2020 om 12.00 uur.

Tegelijk heeft uw commissie beslist de artikelen 1 tot 11, alsook artikel 18 van het wetsvoorstel ter stemming voor te leggen. De aanvankelijke tekst van het wetsvoorstel omvatte 18 artikelen. Via amendering heeft de commissie eenparig beslist de artikelen 12 tot 17 uit het wetsvoorstel te lichten. Die artikelen kunnen worden opgenomen in een afzonderlijke tekst dat volgens de commissie als dringend kan worden beschouwd, aangezien ook het wetsvoorstel waaruit de artikelen werden gelicht, dringend is verklaard. De bespreking van deze afzonderlijke tekst en de daaropvolgende stemming kunnen plaatsgrijpen binnen uw commissie, nadat de schriftelijke opmerkingen van de gewestregeringen werden bezorgd. Het is voorts niet nodig een nieuw wetsvoorstel in de Kamer in te dienen om het vervolgens in overweging te doen nemen door de plenaire vergadering en het naar de bevoegde commissie te verwijzen. De commissie heeft immers beslist om met betrekking tot de inhoud van de artikelen 12 tot 17, overeenkomstig artikel 97 van het Reglement van de Kamer van volksvertegenwoordigers, de procedure tot samenwerking met de gemeenschaps- en gewestregeringen toe te passen. Na haar vergadering van 22 april 2020 heeft uw commissie die procedure trouwens opgestart voor alle 18 artikelen; er zal evenwel een herinnering worden verstuurd.

Compte tenu de l'urgence, la commission a décidé que votre rapporteur ferait un rapport oral lors de la séance plénière du 30 avril 2020, si les conditions relativement à l'obtention des observations écrites des gouvernements de région étaient respectées.

Etant donné que les avis manquants ont été transmis le jeudi 30 avril 2020 au matin, le rapport des travaux de la commission a pu être présenté devant l'assemblée l'après-midi, de sorte que la procédure parlementaire a pu se poursuivre jusqu'à son terme, c'est-à-dire la présentation au vote du texte adopté, qui comprenait les articles 1 à 11 et 18 de la version de base, tel qu'amendé par votre commission et moyennant les corrections d'ordre linguistique ou justifiées sous l'angle de la légistique.

Tous les avis obtenus sont repris dans l'annexe du présent rapport.

II. — EXPOSE INTRODUCTIF DE L'AUTEUR PRINCIPAL DE LA PROPOSITION DE LOI

M. Emmanuel Burton (MR), auteur principal de la proposition de loi, a présenté son texte, rédigé en étroite collaboration avec le ministre de la Mobilité et le SPF Mobilité et Transports. La pandémie qui sévit, impose au secteur ferroviaire de notre pays de s'adapter. L'intervenant souligne l'importance d'assurer le transport, dans les meilleures conditions, des personnes dont l'activité sur le terrain est essentielle pour résister à la zoonose. Le membre précise que cela vaut aussi pour le transport et l'approvisionnement du fret, tant en matériel de soins que de denrées alimentaires qui sont absolument cruciaux et constituent l'un des maillons les plus importants de l'approvisionnement du pays et des pays voisins.

La SNCB et Infrabel ont mis en place un service d'intérêt national tandis que les entreprises privées de fret continuent de fonctionner au bénéfice des grands secteurs encore en activité.

Cependant, ces entreprises font face à des difficultés opérationnelles grandissantes. Elles doivent assumer des coûts fixes élevés alors que l'activité de transport ralentit.

M. Emmanuel Burton a appelé les membres de la commission à prendre leurs responsabilités et à permettre au secteur ferroviaire de continuer à opérer ses missions indispensables dans la crise actuelle du coronavirus.

Gelet op de dringende noodzaak heeft de commissie beslist dat uw rapporteur mondeling verslag zal uitbrengen tijdens de plenaire vergadering van 30 april 2020, indien tegen die datum is voldaan aan de voorwaarden met betrekking tot het verkrijgen van de schriftelijke opmerkingen van de gewestregeringen.

De ontbrekende adviezen werden op donderdagochtend 30 april 2020 bezorgd. Er kon die dag in de namiddag in plenum dus verslag worden uitgebracht over de werkzaamheden van de commissie. Aldus kon de parlementaire procedure volledig worden gevolgd, met andere woorden het ter stemming voorleggen van de aangenomen tekst, die de artikelen 1 tot 11 en 18 van de oorspronkelijke versie omvat en zoals die door uw commissie werd geamendeerd alsook taalkundig en wetgevingstechnisch verbeterd.

Alle ontvangen adviezen zijn opgenomen als bijlage bij dit verslag.

II. — INLEIDENDE UITEENZETTING DOOR DE HOOFDINDIENER VAN HET WETSVORSTEL

De heer Emmanuel Burton (MR), hoofdindienaar van het wetsvoorstel, geeft toelichting bij de tekst, die in nauwe samenwerking met de minister van Mobiliteit en de FOD Mobiliteit en Vervoer werd opgesteld. De huidige pandemie dwingt de Belgische spoorwegsector tot aanpassingen. De spreker benadrukt dat het belangrijk is dat de mensen die essentiële activiteiten uitoefenen om deze zoönose het hoofd te bieden, in de beste omstandigheden kunnen worden vervoerd. Het lid benadrukt dat hetzelfde geldt voor het transport en de bevoorrading van goederen; het gaat daarbij zowel om materiaal voor de zorg als om voedingsmiddelen, die absoluut van cruciaal belang zijn en een van de belangrijkste schakels vormen in de bevoorrading van België en zijn buurlanden.

De NMBS en Infrabel hebben een treindienst van nationaal belang ingesteld, terwijl de privébedrijven voor goederenvervoer doorwerken ten bate van alle grote sectoren die actief zijn gebleven.

Die bedrijven krijgen echter te maken met steeds nijpender operationele moeilijkheden. Hun vaste kosten zijn hoog, terwijl de transportactiviteit afneemt.

De heer Burton roept de commissieleden ertoe op hun verantwoordelijkheid te nemen en te bewerkstelligen dat de spoorwegsector in deze tijden van coronacrisis kan doorgaan met het uitvoeren van zijn onontbeerlijke taken.

La première urgence est de s'assurer du maintien de la validité des licences et des autorisations du personnel de sécurité (conducteurs et accompagnateurs de train notamment), qui viendront à échéance et qui ne peuvent pas être renouvelées, vu la suspension des formations ou des examens.

Sans action rapide, un nombre important de conducteurs perdraient leur licence chaque mois. L'ensemble du rail belge se retrouverait alors à l'arrêt très rapidement. C'est pourquoi il conviendrait d'adopter des dérogations temporaires à la réglementation, afin de maintenir la validité des licences et des autorisations du personnel de sécurité.

La seconde urgence est de garantir la fluidité des opérations du transport de fret avec les pays voisins, soumis, eux aussi, à des perturbations. Ainsi, le transport de fret pourra recevoir la priorité sur les autres trafics, afin de veiller à la circulation fluide aux frontières et au-delà, pour le transport international.

Ces dispositions sont considérées vitales, afin de conserver nos capacités d'approvisionnement. Des garde-fous sont prévus pour préserver les droits de circulation des trains de voyageurs.

Dans cette optique, et vu les difficultés de déplacement internationaux, des mesures pour le personnel de conduite doivent également être prises.

La faculté sera prévue pour les entreprises et les représentants des travailleurs de conclure un accord social permettant le découchage deux jours de suite, au lieu d'un seul actuellement.

Autorisée par le droit européen et appliquée en Allemagne et aux Pays-Bas, cette mesure temporaire n'est pas encore permise en Belgique. Elle doit être fermement liée au principe de la concertation sociale préalable. Il est à souligner que les règles limitant la durée du temps de travail, la durée du temps de conduite, et les moments de prise de périodes de repos, resteront applicables.

En outre, au vu de l'importance de faire respecter les mesures sanitaires, une dérogation temporaire à la loi sur l'emploi des langues est prévue. Cette mesure temporaire, limitée à la durée de la crise, vise à permettre à la SNCB de communiquer dans les trois langues nationales, mais également en anglais, afin d'assurer une communication efficiente dans l'intérêt de tous.

Het eerste dringende werkpunt is het bestendigen van de geldigheid van de licenties en de vergunningen van het veiligheidspersoneel (meer bepaald de treinbestuurders en de treinbegeleiders). Wanneer die licenties en vergunningen aflopen, kunnen ze immers niet worden hernieuwd aangezien de opleidingen en de examens opgeschort zijn.

Zonder een snel ingrijpen zullen elke maand veel treinbestuurders hun licentie verliezen, waardoor het hele Belgische spoorvervoer al gauw tot stilstand zou komen. Er moet derhalve worden voorzien in tijdelijke afwijkingen van de reglementering, die waarborgen dat de licenties en de vergunningen van het veiligheidspersoneel geldig blijven.

Het tweede dringende werkpunt is waarborgen dat het vrachtvervoer met onze buurlanden vlot blijft verlopen, ondanks de storingen waarmee ook zij nu kampen. Wanneer het vrachtvervoer voorrang krijgt op het andere wegverkeer, kan vlot grensverkeer - en bij uitbreiding internationaal verkeer - worden gewaarborgd.

Deze regelingen worden aangemerkt als zijnde van essentieel belang voor het behoud van onze aanvoer-capaciteiten. Er worden waarborgen ingebouwd om het recht op vrij verkeer van de reizigerstreinen te vrijwaren.

Uit dat oogpunt, alsook in het licht van de problemen met het internationaal vervoer, moeten ook voor de chauffeurs maatregelen worden genomen.

De ondernemingen en de vertegenwoordigers van de werknemers zullen een sociaal akkoord kunnen sluiten dat het mogelijk maakt twee opeenvolgende dagen te overnachten in plaats van één (zoals bepaald bij de vigerende regeling).

Deze tijdelijke maatregel is toegestaan op grond van het Europees recht en wordt toegepast in Duitsland en in Nederland, maar is in België nog verboden. De implementering ervan moet absoluut worden voorafgegaan door sociaal overleg. Op te merken valt dat de regels inzake de arbeidsuren, alsook inzake de rij- en rusttijden van toepassing blijven.

Aangezien het er op aankomt de gezondheidsmaatregelen in acht te doen nemen, wordt voorzien in een tijdelijke afwijking van de wet op het gebruik der talen. Deze maatregel is tijdelijk – dat wil zeggen zolang de crisis duurt – en strekt ertoe de NMBS ertoe te machtigen naast de drie landstalen ook in het Engels te communiceren, teneinde een doeltreffende communicatie in ieders belang te waarborgen.

Enfin et non des moindres, le secteur du transport de fret ferroviaire risque d'être durablement impacté. Il subit déjà des pertes importantes par suite de l'arrêt de différentes industries. Le secteur risque en plus de se voir privé des subsides dont il bénéficiait. Or, il est décrit comme essentiel au redémarrage des activités, et donc de l'emploi, dans nos ports maritimes et dans nos grands secteurs industriels nationaux. Le système d'aide est présenté comme vital par l'auteur du texte.

Or, celui en cours se termine à la fin de cette année. Vu la mobilisation de l'administration dans la mise en place des mesures de lutte contre le COVID-19, le risque est grand que le nouveau système ne puisse être mis en place dans les temps.

M. Emmanuel Burton propose dès lors de prolonger d'un an le mécanisme actuel. Cette prolongation donnerait au secteur des garanties de stabilité et une visibilité sur ses ressources financières à moyen terme. Il doit être capable de négocier rapidement avec ses bailleurs de fond, avec les aides comme garantie.

Cependant, chacun devrait garder à l'esprit que la mise en œuvre de cette prolongation dépendra d'une décision préalable des services de la concurrence de la Commission européenne. Compte tenu du fonctionnement au ralenti des institutions publiques, européennes comprises, il est primordial que nous prenions une décision sans tarder, au risque de dépasser l'échéance du 31 décembre sans nouveau régime.

Après l'exposé introductif de l'auteur principal de la proposition de loi, *le ministre de la Mobilité, chargé de skeyes et de la Société nationale des chemins de fer belges, M. François Bellot*, insiste sur la nécessité de voter la proposition de loi dans les délais les plus brefs, à défaut de quoi de grandes difficultés s'annonceraient dès le lundi 4 mai 2020.

Il attire l'attention sur la nécessité de prolonger certains délais prévus par la loi afin d'éviter tout retard dans les procédures (notamment les examens médicaux et diverses licences). Tous les travaux ayant été interrompus pendant un certain temps, une accumulation de retards risque en effet d'entraîner une surcharge lors de la reprise; il s'agit de veiller à un étalement maximum. Une concertation a du reste lieu à ce sujet au niveau européen en vue de la mise au point d'une approche harmonisée entre les États membres.

Dès lors que le service ferroviaire normal reprendra à partir du 4 mai 2020, il est important de disposer d'un

Tot slot, en dit mag niet over het hoofd worden gezien, dreigt de sector van het goederenvervoer per spoor lange tijd de gevolgen van de crisis te ondervinden. Doordat meerdere bedrijfstakken tot stilstand zijn gekomen, lijdt die sector nu al grote verliezen, met daar bovenop de dreiging eerder ontvangen subsidies niet langer te krijgen. Nochtans wordt de sector aanzien als een cruciale schakel voor het hervatten van de economische activiteiten, en dus van de werkhervatting, in de Belgische havens en in de grote nationale industriële sectoren. De indiener van de tekst beschouwt de steunregeling als van vitaal belang.

De huidige regeling loopt echter af op het einde van dit jaar. Aangezien de administratie nu de maatregelen in de strijd tegen COVID-19 moet helpen ten uitvoer te leggen, is het risico groot dat het nieuwe systeem niet tijdig klaar zal zijn.

De heer Burton stelt daarom voor de bestaande regeling met een jaar te verlengen. Een dergelijke verlenging zou de sector stabiliteit bieden, alsook inzicht in zijn financiële middelen op middellange termijn. De sector moet snel met de financiers kunnen onderhandelen, met de subsidies als waarborg.

Niettemin zal eenieder voor ogen moeten houden dat die verlenging er alleen zal komen mits de mededingingsdiensten van de Europese Commissie daar vooraf mee instemmen. Aangezien de openbare instellingen, ook die op Europees niveau, hun activiteiten hebben moeten terugschroeven, is het hoogst belangrijk dat wij onverwijld een beslissing nemen, op het gevaar af dat het 31 december wordt en er geen nieuwe regeling zal zijn.

Na de inleidende uiteenzetting van de hoofdindeiner van het wetsvoorstel onderstreept *de minister van Mobiliteit, belast met skyes en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, de heer François Bellot*, dat het wetsvoorstel zo snel mogelijk moet worden aangenomen, omdat anders vanaf maandag 4 mei 2020 grote moeilijkheden kunnen rijzen.

De minister wijst op de noodzaak om bepaalde wettelijk voorziene termijnen te verlengen teneinde vertraging in de procedures te vermijden (o.a. medische onderzoeken en allerlei vergunningen). Doordat alle werkzaamheden een tijdlang zijn stopgezet, dreigt bij het hervatten immers overlast door een opeenstapeling van achterstand; het komt erop aan dit nu zoveel mogelijk te spreiden. Hierover loopt trouwens overleg op Europees niveau, met het oog op een geharmoniseerde aanpak tussen de lidstaten.

Aangezien vanaf 4 mei 2020 opnieuw een normale treindienst wordt aangeboden, is het belangrijk om een

maximum de personnel et de matériel. La prolongation des délais doit y contribuer.

En ce qui concerne le transport de fret, il est proposé de prolonger d'un an le régime de subside qui expirait normalement fin 2020, moyennant l'accord préalable de la Commission européenne. Le but est d'éviter de faire peser sur les entreprises de transport déjà lourdement frappées des charges administratives supplémentaires, et ce, afin que la continuité du transport combiné soit assurée; le transport ferroviaire joue un rôle important.

III. — DISCUSSION GENERALE ET DISCUSSION DES ARTICLES

A. Questions et observations des membres

M. Tomas Roggeman (N-VA) souscrit aux objectifs de la proposition de loi. Les prolongations de délais prévues à l'article 2, alinéa 1^{er}, devraient toutefois être spécifiées, conformément aux observations du Conseil d'État. Si la prolongation du délai de six mois pour les licences d'entreprises ferroviaires proposée à l'article 3 est acceptable, la prolongation de deux ans des certificats de sécurité proposée à l'article 4 semble vraiment très longue; comment expliquer cette distinction? Craint-on un retard à ce point important pour les certificats de sécurité à la suite de la crise sanitaire? Une telle prolongation ne requiert-elle pas également un contrôle supplémentaire afin de continuer à assurer le respect des règles de sécurité? L'annulation de sillons attribués au transport de voyageurs au profit du transport de fret (art. 9) doit permettre de couvrir des besoins spéciaux. De quoi s'agit-il précisément? La distribution se déroule en effet normalement pour l'instant. L'article 10 oblige les partenaires sociaux à négocier tout en prescrivant le résultat de la négociation: pourquoi la proposition de loi n'impose-t-elle dès lors pas simplement ce résultat? Qu'advient-il si la négociation n'aboutit pas au résultat escompté? La dérogation aux lois sur l'emploi des langues en matière administrative prévue à l'article 11 peut entraîner des problèmes d'interprétation. L'intervenant présente un amendement tendant à clarifier cet article. Il se dit par ailleurs étonné de l'ordre dans lequel les langues sont citées dans les versions française et néerlandaise de l'article précité. Selon l'intervenant, les articles 12 à 17 concernant le soutien au transport combiné ne s'inscrivent pas dans le cadre de la crise sanitaire et doivent être examinés dans un cadre plus large; les membres du groupe de l'intervenant ont d'ailleurs déjà déposé précédemment une proposition de loi en la matière. *M. Roggeman* présente une série d'amendements

maximale beschikbaarheid van personeel en materieel te verzekeren. De verlenging van de termijnen moet hiertoe bijdragen.

Wat het vrachtvervoer betreft, wordt een verlenging voorgesteld met één jaar van de subsidieregeling die normaliter teneinde loopt eind 2020, mits voorafgaandelijke goedkeuring door de Europese Commissie wordt verkregen. Dit om te vermijden dat de reeds zwaar getroffen transportbedrijven nog bijkomende administratieve lasten zouden moeten dragen, zodat de continuïteit van het gecombineerd vervoer verzekerd blijft; het spoorvervoer vervult een belangrijke rol.

III. — ALGEMENE BESPREKING EN ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING

A. Vragen en opmerkingen van de leden

De heer Tomas Roggeman (N-VA) onderschrijft de doelstellingen van het wetsvoorstel. De door art. 2, eerste lid, voorgestelde termijnverlengingen zouden echter moeten worden gespecificeerd, overeenkomstig de opmerkingen van de Raad van State. De in artikel 3 voorgestelde termijnverlenging met zes maanden voor vergunningen voor spoorwegondernemingen is aanvaardbaar, maar de door artikel 4 voorgestelde verlenging voor veiligheidscertificaten met twee jaar lijkt wel erg ruim; vanwaar dit onderscheid? Vreest men dat de gezondheidscrisis een dermate grote achterstand zal veroorzaken voor de veiligheidscertificaten? Vergt dergelijke verlenging ook geen bijkomend nazicht en controle teneinde de naleving van de veiligheidsregels blijvend te verzekeren? De annulering van rijpaden voor het personenvervoer ten voordele van het goederenvervoer (art. 9) moet bijzondere noden dekken; waarover gaat dat dan precies? De distributie verloopt momenteel immers normaal. Artikel 10 verplicht de sociale partners te onderhandelen en schrijft bovendien het resultaat van die onderhandeling voor; waarom wordt dit resultaat dan niet gewoon verplicht door het wetsvoorstel? Wat indien het beoogde resultaat na onderhandeling niet zou bereikt worden? De afwijking op de taalwetgeving in bestuurszaken waarin artikel 11 voorziet, leidt tot potentiële interpretatieproblemen. De spreker dient een amendement in aan om dit artikel te verduidelijken. Hij drukt terloops zijn verwondering uit over de volgorde van de talen in de Franse en in het Nederlandse versie van voornoemd artikel. De artikelen 12 tot 17 over de steun aan het gecombineerd vervoer passen volgens de spreker niet onder de maatregelen in het kader van de gezondheidscrisis en dienen in een ruimer kader te worden besproken; de leden van de fractie waartoe de spreker behoort, hebben hierover trouwens eerder al

(DOC 55 1161/003) tendant à supprimer ou modifier un certain nombre d'articles.

Mme Kim Buyst (Ecolo-Groen) se rallie, elle aussi, à la teneur de la proposition de loi à l'examen. La flexibilité demandée ne peut toutefois être un blanc-seing et soulève un certain nombre de questions. Qu'en est-il par exemple des demandes de licences introduites juste avant le 1^{er} mars 2020? Le délai sera-t-il également prolongé dans ce cas? Comment décidera-t-on de la priorité accordée au transport de marchandises sur le transport de voyageurs et à qui cette décision appartiendra-t-elle? Cette procédure devrait également être clarifiée. La concertation sociale prévue à l'article 10 soulève en effet des questions et pourrait être détournée par les entreprises ferroviaires pour atteindre des objectifs n'ayant aucun rapport avec la crise sanitaire.

Mme Mélissa Hanus (PS) souhaiterait connaître le taux actuel d'absentéisme au sein du personnel des chemins de fer, au niveau global et par catégorie professionnelle, afin de mieux pouvoir évaluer la portée de l'article 10 relatif aux repos prévus pour les conducteurs de train qui assurent des trajets internationaux.

M. Frank Troosters (VB) comprend la nécessité de prolonger certains délais, mais il craint que la proposition de loi à l'examen n'aille trop loin sur ce point, comme le fait également observer le Conseil d'État. Qu'en est-il, du reste, des avis des Régions auxquels le Conseil d'État fait également référence? Qui prendra la décision d'accorder la priorité au fret ferroviaire sur le transport de voyageurs? Par ailleurs, les sillons attribués – tant au fret ferroviaire qu'au transport de voyageurs – devront de toute façon être respectés après la reprise du service normal le 4 mai 2020.

M. Jef Van den Bergh (CD&V) souscrit certes à l'objectif de maintenir la continuité du transport ferroviaire, mais il prévient qu'il faudra toujours à l'avenir accorder une attention suffisante au voyageur. La crise sanitaire est un défi majeur pour le transport ferroviaire, en particulier pour le transport de voyageurs et dans une moindre mesure pour le fret. Il faut se féliciter que la proposition de loi clarifie le régime d'aides en faveur du fret ferroviaire, ce qui offre une perspective aux opérateurs. Conformément à l'avis du Conseil d'État, il convient d'explicitier les délais visés à l'article 2.

Mme Maria Vindevoghel (PVDA-PTB) reconnaît la nécessité de prolonger certains délais pour la délivrance de licences et de certificats. Il n'est toutefois nullement nécessaire d'accorder la priorité au fret ferroviaire sur

zelf een wetsvoorstel ingediend. De heer Roggeman dient een reeks amendementen (DOC 55 1161/003) in, teneinde een aantal artikelen weg te laten of te wijzigen.

Mevrouw Kim Buyst (Ecolo-Groen) schaart zich op haar beurt achter de doelstelling van het voorliggend wetsvoorstel. De gevraagde flexibiliteit mag echter geen vrijgeleide zijn en roept een aantal vragen op. Hoe zit het bijvoorbeeld met aanvragen voor vergunningen die net voor 1 maart 2020 werden ingediend, zal de termijn daarvoor ook worden verlengd? Hoe zal beslist worden over de voorrang van het goederenverkeer op het personenverkeer, en wie zal daarover beslissen? Dit zou eveneens duidelijker moeten worden omschreven. Het in artikel 10 voorgeschreven sociale overleg roept inderdaad vraagtekens op en zou oneigenlijk kunnen gebruikt worden door de spoorwegbedrijven om doelstellingen te bereiken die niets met de gezondheidscrisis te maken hebben.

Mevrouw Mélissa Hanus (PS) vraagt wat de huidige graad van absentisme is onder het spoorwegpersoneel, globaal en per beroepscategorie, teneinde de draagwijdte van artikel 10 over rusttijden voor treinbestuurders op internationale trajecten beter te kunnen inschatten.

De heer Frank Troosters (VB) begrijpt dat bepaalde termijnen dienen te worden verlengd maar vreest dat het voorliggende wetsvoorstel daarin wat te ver gaat, zoals ook opgemerkt wordt door de Raad van State. Hoe zit het voorts met de adviezen van de gewesten waarnaar de raad van State eveneens verwijst? Wie zal beslissen over de voorrang van goederenvervoer op personenvervoer? Overigens zullen de toegewezen rijpaden – zowel voor goederen- als personenvervoer – na hervatting van de normale dienstverlening op 4 mei 2020 hoe dan ook moeten worden gerespecteerd.

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) onderschrijft weliswaar de doelstelling inzake de continuïteit van het spoorvervoer, maar waarschuwt ervoor in de toekomst steeds voldoende aandacht te hebben voor de reiziger. De gezondheidscrisis is een grote uitdaging voor het spoorvervoer, zeker wat reizigersvervoer betreft en in mindere mate het goederenvervoer. Het is positief dat het wetsvoorstel duidelijkheid biedt over de steunverlening aan het goederenvervoer per spoor, wat een perspectief biedt aan de operatoren. De termijnen in artikel 2 moeten, overeenkomstig het advies van de Raad van State, verduidelijkt worden.

Mevrouw Maria Vindevoghel (PVDA-PTB) beaamt de noodzaak van verlenging van bepaalde termijnen voor vergunningen en licenties. Het is echter geenszins noodzakelijk dat goederenvervoer voorrang zou krijgen

le transport de voyageurs. Les négociations obligatoires avec une obligation de résultat entre les partenaires sociaux, prescrites à l'article 10 de la proposition de loi, sont inacceptables, elles doivent toujours relever d'un libre choix. Les annonces en plusieurs langues prévues à l'article 11 ne doivent pas imposer des exigences supplémentaires en matière de connaissances linguistiques dans le chef des accompagnateurs de train. Les articles 12 à 17 relatifs aux aides en faveur du fret ferroviaire doivent être retirés de la proposition de loi et examinés de manière distincte dans le cadre d'un débat plus large. Il ne peut être question de donner un chèque en blanc aux opérateurs.

M. Joris Vandenbroucke (sp.a) souligne l'importance des mesures urgentes en faveur du transport ferroviaire dans le cadre de la crise sanitaire actuelle. Est-il démontré que l'assouplissement des périodes de repos pour les conducteurs de train sur les lignes internationales, prévu à l'article 10 de la proposition de loi, est nécessaire d'un point de vue opérationnel? Cet assouplissement ne peut en aucun cas avoir des conséquences pour la sécurité du transport ferroviaire. Par ailleurs, l'article 10 impose-t-il effectivement une obligation de résultat aux partenaires sociaux? La communication en plusieurs langues prévue à l'article 11 ne peut évidemment s'appliquer que dans le cadre de la crise du COVID-19 et ne peut en outre remettre en cause la législation en vigueur sur l'emploi des langues.

Avant de donner la parole à l'auteur principal de la proposition de loi, *M. Jean-Marc Delizée, président*, explique, en réponse à la question de M. Thomas Roggeman, que l'ordre d'apparition des langues dans le texte français et dans le texte néerlandais de l'article 11, à savoir qu'en français, le texte précise que la SNCB peut communiquer en français, en néerlandais, en allemand et en anglais alors qu'en néerlandais, le texte précise que la SNCB peut communiquer en néerlandais, en français, en allemand et en anglais, découle simplement d'une technique législative, qui prévoit de mentionner dans chaque texte en premier lieu la langue du texte, donc le français dans le texte français et le néerlandais dans le texte néerlandais. Il ne faut pas chercher plus loin.

B. Réponses de l'auteur principal et du ministre

M. Emmanuel Burton (MR) estime utile que la loi prévoit la concertation sociale: il n'y a aucune obligation quant à l'obtention d'un accord.

En ce qui concerne les délais, les examens médicaux périodiques doivent être postposés, vu la mobilisation du personnel médical pour répondre à la crise sanitaire du COVID-19. Le respect d'autres obligations est également

op personenvervoer. De verplichte onderhandelingen met resultaatsverbintenis tussen sociale partners voorgeschreven door artikel 10 van het wetsvoorstel kunnen niet door de beugel, dit moet steeds een vrije keuze zijn. De meertalige aankondigingen waarin artikel 11 voorziet, mogen geen bijkomende vereiste zijn van talenkennis in hoofde van de treinbegeleiders. De artikelen 12 tot 17 over de steunverlening aan het goederenvervoer per spoor dienen uit het wetsvoorstel te worden gelicht en afzonderlijk te worden besproken in een ruimer debat. Het gaat niet op een blanco cheque te geven aan de operatoren.

De heer Joris Vandenbroucke (sp.a) beklemtoont het belang van de dringende maatregelen voor het spoorvervoer in het kader van de huidige gezondheidscrisis. Is de flexibilisering van de rusttijden voor treinbestuurders op internationale lijnen, zoals bepaald in artikel 10 van het wetsvoorstel, aantoonbaar operationeel noodzakelijk? Deze flexibilisering mag geenszins gevolgen hebben voor de veiligheid van het spoorvervoer. Houdt artikel 10 overigens inderdaad een resultaatsverbintenis in voor de sociale partners? De meertalige communicatie waarin artikel 11 voorziet, mag uiteraard enkel van toepassing zijn in het kader van de COVID-19-crisis en mag voorts niet raken aan de geldende taalwetgeving.

Vooraleer het woord te geven aan de hoofdindieners van het wetsvoorstel, legt de heer *Jean-Marc Delizée, voorzitter*, ter attentie van de heer Tomas Roggeman uit dat het antwoord op zijn vraag met betrekking tot de volgorde van de talen in de Franse tekst en in de Nederlandse tekst van artikel 11, waarbij in het Frans staat dat de NMBS in het Frans, het Nederlands het Duits en het Engels mag communiceren, terwijl in het Nederlands staat dat de NMBS dat in het Nederlands, het Frans, het Duits en het Engels mag doen, eenvoudig voortvloeit uit een wetgevingstechnisch gebruik, waarbij in elke taal de taal van de tekst eerst wordt vermeld, dus het Frans in het Frans en het Nederlands in het Nederlands. Meer moet daarachter niet worden gezocht.

B. Antwoorden van de hoofdindieners en van de minister

De heer Emmanuel Burton (MR) acht het nuttig dat de wet voorziet in sociaal overleg; er is evenwel geen verplichting om tot een akkoord te komen.

In verband met de termijnen moeten de periodieke medische onderzoeken worden uitgesteld, omdat het medisch personeel wordt ingezet om de COVID-19-gezondheidscrisis aan te pakken. De naleving van andere

reporté - notamment dans le domaine de la formation ou d'évaluation du personnel -, les règles de distanciation sociale ne pouvant être observées. Le prolongement de la validité des licences d'entreprises ferroviaires pour la durée de la crise se justifie toujours par la nécessité de garantir la continuité du service public. La proposition de loi organise un cadre pour les certificats de sécurité, dont certains arrivent à échéance.

M. Emmanuel Burton souligne l'importance du fret dans le cadre de l'approvisionnement du pays, d'où la priorité qui peut être accordée sur les sillons attribués aux trains de voyageurs.

En ce qui concerne l'emploi des langues prévu par la proposition de loi, le but est de faire passer les messages essentiels aux voyageurs.

Le ministre de la Mobilité, chargé de skeyes et de la Société nationale des chemins de fer belges, précise que l'article 2 de la proposition de loi porte sur toutes les demandes adressées à l'Autorité de sécurité et qu'il ne suit pas l'avis du Conseil d'État sur ce point. Lors du déclenchement de la crise le 20 mars 2020, le taux d'absentéisme était globalement de 19 % à la SNCB (27 % au sein des accompagnateurs de train) et de 19 % chez Infrabel. À la date du 28 avril, ce taux est de 7 % à la SNCB (4 % pour les conducteurs, 7,5 % pour les accompagnateurs, 16 % chez Securail et 10 % chez Technics) et de 4,9 % chez Infrabel.

La priorité accordée au transport de fret pour certains types de transport a été motivée par la décision européenne de désigner, dans le contexte de la crise du COVID-19, des corridors ferroviaires européens comme étant prioritaires, notamment le corridor Mer du Nord - Méditerranée (Anvers - Gênes/Marseille) et le corridor Mer du Nord - Baltique (Anvers - direction Allemagne et au-delà). Elle s'applique, en particulier, aux points de passage frontaliers où de nombreux problèmes ont été constatés au début de la crise, même si c'était moins le cas en Belgique. L'offre ferroviaire actuelle représente 70 % du nombre de places assises pour les voyageurs (soit environ 58 % du nombre de trains) et presque tous les trains rouleront à nouveau à partir du 4 mai 2020. En ce qui concerne le transport de fret, l'offre est actuellement de 80 %. L'article 10 de la proposition de loi à l'examen établit un cadre de négociation et est important d'un point de vue opérationnel car de nombreux trains de marchandises ont été arrêtés aux frontières sur les lignes internationales parce que les conducteurs devant relever leurs collègues de l'autre côté de la frontière n'y étaient pas autorisés, la législation en vigueur interdisant de franchir la frontière. L'article 10 vise à permettre de

verplichtingen wordt eveneens uitgesteld - met name inzake de opleiding en de evaluatie van het personeel - daar de regels omtrent *social distancing* niet in acht kunnen worden genomen. De geldigheidsduur van de vergunningen van spoorwegondernemingen verlengen zolang de crisis duurt is gerechtvaardigd, eveneens door de noodzaak om de continuïteit van de openbare dienstverlening te waarborgen. Het wetsvoorstel bepaalt een raamwerk voor de veiligheidscertificaten, waarvan sommige vervallen.

De heer Burton onderstreept dat het goederenvervoer belangrijk is voor de bevoorrading van het land; derhalve kan het voorrang krijgen op de aan de reizigerstreinen toegewezen rijpaden.

Het in het wetsvoorstel bepaalde gebruik van de talen beoogt de reizigers de essentiële boodschappen mee te geven.

De minister van Mobiliteit, belast met skeyes en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen, stelt dat artikel 2 van het wetsvoorstel betrekking heeft op alle verzoeken gericht tot de Veiligheidsinstantie en dat hij hierin het advies van de Raad van State niet volgt. De graad van absentéisme bedroeg bij het uitbreken van de crisis op 20 maart 2020 bij de NMBS globaal 19 % (27 % bij de treinbegeleiders) en bij Infrabel 19 %; op 28 april is dit 7 % bij de NMBS (bestuurders 4 %, begeleiders 7,5 %, 16 % bij Securail en 10 % bij Technics) en 4,9 % bij Infrabel.

De voorrang aan het vrachtvervoer voor bepaalde transporten is ingegeven door de Europese beslissing om, in het licht van de COVID-19 crisis, een aantal Europese spoorwegcorridors als prioritair aan te merken, onder andere Noordzee – Middellandse Zee (Antwerpen – Genua / Marseille) en Noordzee – Balticum (Antwerpen – richting Duitsland en verder); dit geldt voornamelijk aan de grensovergangen waar bij de aanvang van de crisis nogal wat problemen waren, zij het minder in België. Het actuele treinaanbod bedraagt voor reizigers 70 % van het aantal zitplaatsen (d.i. zowat 58 % van het aantal treinen) en vanaf 4 mei 2020 zullen vrijwel alle treinen opnieuw rijden; voor het goederenvervoer bedraagt het actuele aanbod 80 %. Artikel 10 van het wetsontwerp biedt een onderhandelingskader en is belangrijk vanuit operationeel standpunt omdat heel wat goederentreinen op internationale lijnen aan de grenzen werden opgehouden omdat het de bestuurder die zijn collega over de grens kwam aflossen niet werd toegelaten de grens over te steken omdat de geldende wetgeving dit verbod. Artikel 10 wil de mogelijkheid scheppen om hierover sociale akkoorden te sluiten. Alle maatregelen in het wetsvoorstel opgenomen, zijn tijdelijk, voor

conclure des accords sociaux à ce sujet. Toutes les mesures prévues par la proposition de loi à l'examen sont temporaires et ne s'appliqueront que durant la crise du COVID-19. Il ne fait aucun doute que d'autres mesures seront prises ultérieurement pour assurer une reprise coordonnée du transport ferroviaire. L'aide au transport ferroviaire combiné de fret serait prolongée afin de surmonter la période de crise. Les circonstances n'ont pas permis de boucler une étude commandée à ce sujet, et attendre les résultats de cette étude menacerait la continuité du transport ferroviaire combiné de fret.

C. Questions et observations complémentaires des membres

M. Tomas Roggeman (N-VA) demande pourquoi la prolongation de la durée de validité des certificats de sécurité doit être de deux ans. Le retard encouru est-il vraiment dramatique? En ce qui concerne l'article 11 de la proposition de loi à l'examen, la question est de savoir si l'utilisation de quatre langues est une obligation ou une option laissée à l'appréciation des accompagnateurs de train eux-mêmes.

Mme Kim Buyst (Ecolo-Groen) demande qui arbitrera l'attribution prioritaire des sillons pour le transport de fret et de voyageurs. Pourquoi les conducteurs et les accompagnateurs de train qui effectuent des transports transfrontaliers ne peuvent-ils pas simplement obtenir une attestation le certifiant? Par ailleurs, la concertation sociale visée à l'article 10 de la proposition de loi à l'examen ne devrait pas être enfermée dans un carcan aussi strict.

M. Frank Troosters (VB) rappelle l'analyse du Conseil d'État et suggère que l'on réponde aux observations du Conseil d'État par voie d'amendements. L'urgence ne peut d'ailleurs s'appliquer qu'aux mesures directement liées à la crise du COVID-19. Or, jusqu'à nouvel ordre, la prolongation des mesures de soutien n'entre pas dans ce cadre.

Mme Maria Vindevoghel (PVDA-PTB) ne comprend pas pourquoi l'article 10 impose des négociations. Ne peut-on pas simplement entamer des négociations avec les organisations syndicales? Les partenaires sociaux sont mis au pied du mur.

M. Jean-Marc Delizée, président, demande s'il existe un lien entre l'article 10 de la proposition de loi à l'examen et le degré d'absentéisme à la SNCB. Il renvoie aux développements de la proposition qui mentionne explicitement l'absentéisme: "*Afin de contribuer à solutionner le risque probable d'absentéisme au sein des conducteurs de train, cet article prévoit une disposition*

de la durée de la COVID-19-crisis; ongetwijfeld zullen er later ook nog maatregelen worden genomen met het oog op een gecoördineerde aanpak van de heropstart van het treinvervoer. De steun aan het gecombineerde vrachtvervoer per spoor zou worden verlengd teneinde de crisisperiode te overbruggen; een reeds bestelde studie hierover is wegens de omstandigheden nog niet klaar en daarop wachten zou de continuïteit van het gecombineerd vrachtvervoer per spoor in het gedrang brengen.

C. Bijkomende vragen en opmerkingen van de leden

De heer Tomas Roggeman (N-VA) vraagt waarom de verlenging van de geldigheidsduur van de veiligheids-certificaten twee jaar moet bedragen; is de opgelopen vertraging dan zo dramatisch? Wat betreft artikel 11 van het wetsvoorstel is de vraag of het gebruik van vier talen een verplichting dan wel een optie is waarover voor de treinbegeleiders zelf kunnen beslissen.

Mevrouw Kim Buyst (Ecolo-Groen) vraagt wie de arbitrage zou doen bij de prioritaire toewijzing van rijpaden voor goederen- en reizigersvervoer. Waarom kunnen treinbestuurders en -begeleiders die grensoverschrijdend vervoer verrichten, niet gewoon een attest krijgen waaruit dit blijkt? Overigens zou het sociaal overleg waarvan sprake in artikel 10 van het wetsvoorstel niet in een dergelijk strak keurslijf mogen worden gegoten.

De heer Frank Troosters (VB) herinnert aan de analyse van de Raad van State en suggereert dat aan de opmerkingen van het adviesorgaan kan worden tegemoet gekomen door middel van amendementen. De hoogdringendheid kan overigens enkel gelden voor wat rechtstreeks op de COVID-19-crisis betrekking heeft; de verlenging van steunmaatregelen behoort daar tot nader order niet bij.

Mevrouw Maria Vindevoghel (PVDA-PTB) begrijpt niet waarom artikel 10 onderhandelingen oplegt. Men kan toch evengoed gewoon onderhandelingen met de vakbonden opstarten? De sociale partners worden voor het blok gezet.

De heer Jean-Marc Delizée, voorzitter, vraagt of er een verband is tussen artikel 10 van het wetsvoorstel en de graad van absentéisme bij de NMBS. Hij verwijst naar de algemene toelichting bij het wetsvoorstel die dit expliciet vermeldt: "Teneinde bij te dragen tot een oplossing voor het mogelijk risico van afwezigheid in hoofde van treinbestuurders, voorziet dit artikel in een bepaling

visant à enjoindre les partenaires sociaux de mener des négociations [...]”. (DOC 55 1161/001, p 8).

D. Répliques de l’auteur principal et du ministre

Le ministre répond que la prolongation de deux ans est conforme au droit européen qui permet une durée de validité de 5 ans alors qu’elle est actuellement de 3 ans en Belgique. La disposition vise à répondre à une demande de l’autorité nationale de sécurité pour offrir une certaine stabilité aux entreprises ferroviaires qui auraient dû renouveler leur certificat avant l’entrée en application du quatrième paquet ferroviaire (prévue en juin 2020) et qui n’ont pas pu le faire en raison de la crise sanitaire. Cela leur permettra de bénéficier d’un délai de deux ans pour s’adapter au nouveau système alors qu’avec le renouvellement de leur certificat de sécurité selon l’ancien régime, elles auraient eu trois ans pour le faire. En proposant la prolongation de la période de validité de deux ans, la Belgique souhaite éviter que les entreprises ferroviaires dont les certificats expirent doivent d’abord demander un renouvellement à l’Autorité de sécurité belge, puis, trois ans plus tard, à l’Agence ferroviaire européenne, alors que la période de validité des certificats européens est de cinq ans.

Le ministre explique que l’article 10 ne fait qu’appeler à la concertation sociale et ne l’impose pas. L’objectif de cette concertation est de répondre aux préoccupations des conducteurs de train bloqués aux frontières dans des circonstances extrêmement difficiles. En outre, la procédure proposée ne couvre qu’une période de trois mois et ne s’applique qu’aux trajets internationaux.

La proposition de loi à l’examen vise le fret, le trafic international de voyageurs étant rare ou inexistant. En outre, dans ce dernier cas, il s’agit de voyages aller et retour, de sorte que le personnel ne doit pas passer la nuit à l’étranger.

En réponse à l’observation du président, le ministre indique que les mots *“Afin de contribuer à solutionner le risque probable d’absentéisme au sein des conducteurs de train”* peuvent être considérés comme non écrits, les développements d’une proposition de loi ne pouvant pas être modifiés par voie d’amendement. Cet article ne porte pas sur l’absentéisme mais vise à régler un problème pratique. Le ministre reconnaît que cet article ne vise pas l’absentéisme mais bien des difficultés administratives rencontrées aux frontières par le personnel belge.

L’opposition à la disposition qui prévoit des négociations suscite un certain étonnement. La négociation n’est-elle

die ertoe strekt de sociale partners te verplichten om te onderhandelen.” (DOC 55 1161/001, p 8).

D. Replieken van de hoofdindiener en de minister

De minister antwoordt dat de verlenging met twee jaar in overeenstemming is met het Unierecht, dat een geldigheidsduur van 5 jaar toestaat, terwijl die in België momenteel 3 jaar bedraagt. De bepaling wil tegemoetkomen aan een verzoek van de nationale veiligheidsinstantie om een zekere stabiliteit te bieden aan de spoorbedrijven die hun certificaat hadden moeten vernieuwen voor de inwerkingtreding van het vierde spoorwegpakket (in juni 2020) en die daar niet toe gekomen zijn als gevolg van de gezondheidscrisis. Op deze wijze zullen die over twee jaar beschikken om zich aan te passen aan het nieuwe systeem, terwijl ze over drie jaar zouden beschikken voor de vernieuwing van hun certificaat volgens het oude regime. Met de voorgestelde geldigheidsduurverlenging met twee jaar wil België vermijden dat spoorwegbedrijven waarvan het certificaat afloopt eerst nog een vernieuwing zouden moeten aanvragen bij de Belgische Veiligheidsinstantie en dan drie jaar later opnieuw bij het Europees Spoorwegbureau, terwijl de termijn voor Europese certificaten vijf jaar bedraagt.

De minister legt uit dat artikel 10 slechts oproept tot sociaal overleg, het betreft geen verplichting. De bedoeling van dit overleg is om tegemoet te komen aan de verzuchtingen van treinbestuurders die in uiterst penibele omstandigheden vastzitten aan de grenzen. De voorgestelde procedure bestrijkt bovendien slechts een periode van drie maanden en geldt uitsluitend voor internationale trajecten.

Het wetsvoorstel heeft goederenverkeer op het oog; internationaal reizigersverkeer is er nauwelijks of niet; bovendien gaat het in dit laatste geval om heen- en terugritten, zodat het personeel niet in het buitenland hoeft te overnachten.

Ingaand op de opmerking van de voorzitter, verklaart de minister dat de woorden *“Teneinde bij te dragen tot een oplossing voor het mogelijk risico van afwezigheid [absentéisme in de Franse versie] in hoofde van treinbestuurders”* als niet-geschreven mogen worden beschouwd, nu de toelichting niet door middel van een amendement kan worden gewijzigd. Dit artikel handelt niet over absentéisme, het betreft een oplossing voor een praktisch probleem. De minister erkent dat dit artikel geen verband houdt met het absentéisme, maar met administratieve hindernissen aan de grenzen voor het Belgische personeel.

Het verzet tegen de bepaling die in onderhandelingen voorziet, wekt enige verbazing. Is onderhandelen dan

pas dictée, en matière sociale, par un principe général que la Chambre recommande en outre systématiquement?

M. Emmanuel Burton (MR) indique qu'en ce qui concerne l'attribution des sillons, la SNCB et Infrabel prennent des décisions concertées; en cas de contestation, un recours est possible auprès du régulateur des chemins de fer.

E. Réponses des membres aux répliques

Mme Melissa Hanus (PS) indique qu'après avoir entendu les explications du ministre, elle peut souscrire à son point de vue en ce qui concerne l'article 10 de la proposition de loi dès lors qu'il a été précisé que l'article précité ne visait nullement l'absentéisme.

M. Jean-Marc Delizée, président, fait observer que l'obligation de négocier ne s'assimile pas à une obligation d'atteindre un accord.

IV. — VOTES

Article 1^{er}

L'article premier est adopté à l'unanimité des 17 membres.

Art. 2 et 3

Ces articles sont successivement adoptés par 14 voix et 3 abstentions.

Art. 4

L'article 4 est adopté par 10 voix et 7 abstentions.

Art. 5 à 8

Ces articles sont successivement adoptés par 15 voix et 2 abstentions.

Art. 9

L'article 9 est adopté par 8 voix contre une et 8 abstentions.

niet een algemeen principe in maatschappelijke aangelegenheden, dat de Kamer bovendien steeds aanbeveelt?

De heer Emmanuel Burton (MR) stelt dat, wat betreft de toekenning van rijpaden, NMBS en Infrabel dit onderling overeenkomen; in geval van betwisting is beroep mogelijk bij de spoorwegregulator.

E. Antwoorden van de leden op de replieken

Mevrouw Melissa Hanus (PS) verklaart na de uitleg van de minister dat ze het standpunt van de minister kan bijtreden met betrekking tot artikel 10 van het wetsvoorstel, nu duidelijk werd gemaakt dat voornoemd artikel niets met absentisme te maken heeft.

De heer Jean-Marc Delizée, voorzitter, merkt op dat een verplichting om te onderhandelen niet hetzelfde betekent als een verplichting om een akkoord te bereiken.

IV. — STEMMINGEN

Artikel 1

Artikel 1 wordt door de 17 leden eenparig aangenomen.

Art. 2 en 3

Deze artikelen worden achtereenvolgens aangenomen met 14 stemmen en 3 onthoudingen.

Art. 4

Artikel 4 wordt aangenomen met 10 stemmen en 7 onthoudingen.

Art. 5 tot 8

Deze artikelen worden achtereenvolgens aangenomen met 15 stemmen en 2 onthoudingen.

Art. 9

Artikel 9 wordt aangenomen met 8 stemmen tegen 1 en 8 onthoudingen.

Art. 10

L'article 10 est adopté par 7 voix contre une et 9 abstentions.

Art. 11

L'amendement n° 1 est adopté par 14 voix et 3 abstentions.

L'article 11, tel que modifié, est adopté par 13 voix contre 2.

Art. 12 à 17

Les amendements n° 2 à 8 visant à scinder les articles 12 à 17 de la version de la proposition de loi actuellement soumise au vote, sont adoptés à l'unanimité.

Art. 18

L'amendement n° 9 visant à modifier l'article 18 est adopté à l'unanimité.

L'article 18, tel que modifié, est adopté par 14 voix et 3 abstentions.

*
* *

Conformément à l'article 82, 1, 2^e alinéa, du Règlement de la Chambre, l'ensemble de la proposition de loi, telle qu'elle a été modifiée et moyennant les corrections d'ordre linguistique ou justifiées sous l'angle de la légistique, est adopté par 14 voix et 3 abstentions, étant entendu que les articles 12 à 17 feront l'objet d'une proposition de loi distincte.

Intitulé

Les mots "propagation du coronavirus COVID-19" dans l'intitulé ont été remplacés par les mots "propagation du coronavirus SARS-CoV-2".

*
* *

Le vote nominatif est le suivant:

Art. 10

Artikel 10 wordt aangenomen met 7 stemmen tegen 1 en 9 onthoudingen.

Art. 11

Amendement nr. 1 wordt aangenomen met 14 stemmen en 3 onthoudingen.

Het aldus geamendeerde artikel 11 wordt aangenomen met 13 tegen 2 stemmen.

Art. 12 tot 17

De amendementen nrs. 2 tot 8, tot afsplitsing van de artikelen 12 tot 17 van de thans ter stemming voorgelegde versie van het wetsvoorstel, worden eenparig aangenomen.

Art. 18

Amendement nr. 9, tot wijziging van dit artikel, wordt eenparig aangenomen.

Het aldus geamendeerde artikel 18 wordt aangenomen met 14 stemmen en 3 onthoudingen.

*
* *

Overeenkomstig artikel 82, 1, tweede lid, van het Reglement van de Kamer, wordt het gehele aldus geamendeerde wetsvoorstel, zoals het wetgevingstechnisch en taalkundig werd gecorrigeerd, aangenomen met 14 stemmen en 3 onthoudingen, met dien verstande dat de artikelen 12 tot 17 in een afzonderlijk wetsvoorstel zullen worden opgenomen.

Opschrift

De woorden "verspreiding van het coronavirus COVID-19" werden vervangen door de woorden "verspreiding van het coronavirus SARS-CoV-2".

*
* *

De uitslag van de naamstemming is de volgende:

Ont voté pour:

N-VA: Bert Wollants, Wouter Raskin, Tomas Roggeman

Ecolo-Groen: Kim Buyst, Sarah Schlitz, Cécile Thibaut

PS: Jean-Marc Delizée, Mélissa Hanus, Laurence Zanchetta

MR: Emmanuel Burton, Vincent Scourneau

CD&V: Jef Van den Bergh

Open Vld: Marianne Verhaert

Sp.a: Joris Vandenbroucke

Se sont abstenus:

VB: Frank Troosters, Pieter De Spiegeleer

PVDA-PTB: Maria Vindevoghel

Le rapporteur,

Cécile THIBAUT

Le président,

Jean-Marc DELIZÉE

Hebben voorgestemd:

N-VA: Bert Wollants, Wouter Raskin, Tomas Roggeman

Ecolo-Groen: Kim Buyst, Sarah Schlitz, Cécile Thibaut

PS: Jean-Marc Delizée, Mélissa Hanus, Laurence Zanchetta

MR: Emmanuel Burton, Vincent Scourneau

CD&V: Jef Van den Bergh

Open Vld: Marianne Verhaert

sp.a: Joris Vandenbroucke

Hebben zich onthouden:

VB: Frank Troosters, Pieter De Spiegeleer

PVDA-PTB: Maria Vindevoghel

De rapporteur,

Cécile THIBAUT

De voorzitter,

Jean-Marc DELIZÉE

ANNEXES

BIJLAGEN

1. Observations du gouvernement de la Région flamande

1. Opmerkingen van de regering van het Vlaamse Gewest

Vlaamse Regering

Lydia Peeters
 Vlaams minister van Mobiliteit en
 Openbare Werken
 Koning Albert II-laan 20
 1000 BRUSSEL
 T 02 552 63 00
 kabinet.peeters@vlaanderen.be
 www.vlaanderen.be

De heer P. Dewael
 Kamervoorzitter
 Kamer van volksvertegenwoordigers
 1008 Brussel
 patrick.dewael@dekamer.be

CC Mevrouw S. Wilmes
 Eerste minister
 sophie.wilmes@premier.fed.be

De heer François Bellot
 Minister van Mobiliteit
 info@bellot.fed.be

uw bericht van
 28 april 2020

uw kenmerk
 Brieven -
 wetsvoorstellen

ons kenmerk

bijlagen
 nota

vragen naar/e-mail
 Filip Michiels
 filip.michiels@vlaanderen.be

telefoonnummer
 02/552.63.00

datum

Betreft: Wetsvoorstellen- Procedure van samenwerking. Advies inzake wetsvoorstel om maatregelen te nemen in de strijd tegen de verspreiding van het coronavirus COVID-19 inzake spoorvervoer

Mijnheer de Kamervoorzitter,

Bij mail d.d. 28 april 2020 ontving ik de vraag voor spoedadvies inzake het wetsvoorstel om maatregelen te nemen in de strijd tegen de verspreiding van het coronavirus COVID-19 inzake spoorvervoer (gekend als stuknr. Kamer DOC 55 1161/001)

De Vlaamse Regering bracht eerder op 10 april reeds positief advies uit over gelijkaardig ontwerp van KB houdende bijzondere machten inzake spoorvervoer.

Ik kan u laten weten dat de Vlaamse Regering omwille van de uitzonderlijke omstandigheden, de hoogdringendheid om rechtszekerheid te bieden en het tijdelijk karakter van de maatregelen een positief advies te geven inzake het wetsvoorstel houdende bijzondere machten inzake spoorvervoer zoals bepaald in de artikelen 1 t.e.m. 11 en ook geen bewaar te hebben tegen de extra bepalingen opgenomen in het wetsvoorstel artikelen 12 t.e.m. 18.

Hoogachtend,

Getekend door: Lydia Peeters (Signature)
Getekend op: 2020-04-29 14:59:32 +01:00
Reden: Ik keur dit document goed

Lydia Peeters

Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken

VR 2020 1004 DOC.0342/1



DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft: Standpuntbepaling van de Vlaamse regering inzake het ontwerp van koninklijk besluit houdende bijzondere machten inzake spoorvervoer

Samenvatting: Voorliggend ontwerp van koninklijk besluit heeft als doel de continuïteit van de spoordienst te handhaven tijdens de COVID-19 pandemie.

1. SITUERING

A. BELEIDSVELD/BELEIDSDOELSTELLING

Beleidsveld: Mobiliteit

B. VORIGE BESLISSINGEN EN ADVIEZEN

Gunstig advies van Inspectie van Financiën d.d. 8 april 2020.

2. INHOUD

1 Inleiding

Overeenkomstig artikel 6,§4, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming van de instellingen worden de Gewestregeringen betrokken bij “het ontwerpen van de regels van de algemene politie met uitzondering van de regels van politie over het verkeer op waterwegen bedoeld in § 1, X, 10°, en de reglementering op het verkeer en vervoer, alsook van de technische voorschriften inzake verkeers-en vervoermiddelen”.

2 Toelichting

2.1. Context

Door de federale Minister van Mobiliteit is per brief op datum van 6 april 2020 gevraagd om gezien de urgentie van de COVID-19 pandemie binnen een termijn van 5 kalenderdagen vanaf ontvangst van de brief advies uit te brengen over het ontwerp van koninklijk besluit houdende bijzondere machten inzake spoorvervoer.

////////////////////////////////////

Pagina 1 van 5

Bijlagen:

- Het advies van de inspectie van financiën
- Adviesvraag minister Bellot d.d. 6 april 2020 betreffende het ontwerp van koninklijk besluit houdende bijzondere machten inzake spoorvervoer (VG MOB.pdf)
- Ontwerp van koninklijk besluit houdende bijzondere machten inzake spoorvervoer
- Verslag aan de Koning

////////////////////

2. Observations du gouvernement de la Région wallonne

Van: Philippe Henry [mailto:philippe.henry@gov.wallonie.be] Verzonden: mercredi 29 avril 2020 09:24
Aan: françois.bellot@bellot.fed.be CC: Pillen Jasper <Jasper.Pillen@bellot.fed.be>; Onderwerp: Avis de la RW | Proposition de loi visant à prendre des mesures de lutte contre la propagation du coronavirus COVID-19 en matière ferroviaire

Monsieur le ministre,

Par la présente, je vous informe que la Région wallonne, après analyse, n'émet pas de remarque sur la proposition de loi dont objet.

Cordialement,

Philippe HENRY

Vice-Président du gouvernement wallon,

ministre wallon du Climat, de l'Energie et de la Mobilité

3. Observations de la Région bruxelloise

De: GATZ Sven [sgatz@gov.brussels] Van: COCHEZ Geert <gcocchez@gov.brussels> Datum: 29 april 2020 om 18:26:24 CEST Aan: Pillen Jasper <Jasper.Pillen@bellot.fed.be>, Onderwerp: Antw: Lettre projet d'arrêté royal - Erratum - Cabinet Vervoort

Geachte kabinetschef,

Via dit bericht deel ik u in naam van Brussels minister Elke Van den Brandt mee dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest het ontwerp van Koninklijk besluit inzake het spoorvervoer ikv COVID-19 positief adviseert.

Er zijn vanuit de Brusselse Hoofdstedelijke regering geen bemerkingen bij dit ontwerp van KB.

Met vriendelijke groeten,

Geert Cochez – Directeur de cabinet

Cabinet de la ministre Elke Van den Brandt

10, Bd. Saint-Lazare – 13^{ième} étage – 1210 Bruxelles

T 02 517 13 33

Ce message et son/ses annexe(s) éventuel(s) n'engage en aucune manière la ministre. Seul un courrier signé

2. Opmerkingen van de regering van het Waalse Gewest

Van: Philippe Henry [mailto:philippe.henry@gov.wallonie.be] Verzonden: mercredi 29 avril 2020 09:24
Aan: françois.bellot@bellot.fed.be CC: Pillen Jasper <Jasper.Pillen@bellot.fed.be>; Onderwerp: Avis de la RW | Proposition de loi visant à prendre des mesures de lutte contre la propagation du coronavirus COVID-19 en matière ferroviaire

Monsieur le ministre,

Par la présente, je vous informe que la Région wallonne, après analyse, n'émet pas de remarque sur la proposition de loi dont objet.

Cordialement,

Philippe HENRY

Vice-Président du gouvernement wallon,

ministre wallon du Climat, de l'Energie et de la Mobilité

3. Opmerkingen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

De: GATZ Sven [sgatz@gov.brussels] Van: COCHEZ Geert <gcocchez@gov.brussels> Datum: 29 april 2020 om 18:26:24 CEST Aan: Pillen Jasper <Jasper.Pillen@bellot.fed.be>, Onderwerp: Antw: Lettre projet d'arrêté royal - Erratum - Cabinet Vervoort

Geachte kabinetschef,

Via dit bericht deel ik u in naam van Brussels minister Elke Van den Brandt mee dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest het ontwerp van Koninklijk besluit inzake het spoorvervoer ikv COVID-19 positief adviseert.

Er zijn vanuit de Brusselse Hoofdstedelijke regering geen bemerkingen bij dit ontwerp van KB.

Met vriendelijke groeten,

Geert Cochez – Kabinetschef

Kabinet minister Elke Van den Brandt

Sint-Lazaruslaan 10 – 13^e verdieping – 1210 Brussel

T 02 517 13 33

Dit bericht met zijn eventuele bijlage(n) verbindt de minister op geen enkele wijze. Enkel een officieel

de manière officielle est susceptible de le faire. La ministre ne peut dès lors pas être tenue responsable de son contenu et de son/ses annexe(s) éventuel(s). L'expéditeur ne peut être tenu responsable de toute modification de son message lors de la transmission électronique.

ondertekende briefwisseling kan dat. De minister kan bijgevolg niet aansprakelijk worden gesteld voor de inhoud ervan en zijn eventuele bijlage(n). De afzender kan niet verantwoordelijk worden gesteld voor enige wijziging van zijn bericht tijdens de elektronische transmissie.