

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

8 juin 2020

PROJET DE LOI**modifiant la loi du 30 août 2013
portant le Code ferroviaire****RAPPORT**FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE LA MOBILITÉ, DES ENTREPRISES PUBLIQUES ET
DES INSTITUTIONS FÉDÉRALES
PAR
M. Jef VAN den BERGH**SOMMAIRE**

Pages

I. Exposé introductif du ministre de la Mobilité, chargé de skeyes et de la Société nationale des chemins de fer belges.....	3
II. Discussion générale et discussion des articles.....	5
A. Questions et interventions des membres.....	5
B. Réponses du ministre.....	6
III. Votes.....	8

*Voir:*Doc 55 **1258/ (2019/2020):**

001: Projet de loi.

Voir aussi:

003: Texte adopté par la commission.

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

8 juni 2020

WETSONTWERP**tot wijziging van de wet
van 30 augustus 2013 houdende
de Spoorcodex****VERSLAG**NAMENS DE COMMISSIE
VOOR MOBILITEIT, OVERHEIDSBEDRIJVEN
EN FEDERALE INSTELLINGEN
UITGEBRACHT DOOR
DE HEER **Jef VAN Den BERGH****INHOUD**

Blz.

I. Inleidende uiteenzetting door de minister van Mobiliteit, belast met skeyes en de NMBS.....	3
II. Algemene en artikelsgewijze bespreking.....	5
A. Vragen en betogen van de leden.....	5
B. Antwoorden van de minister.....	6
III. Stemmingen.....	8

*Zie:*Doc 55 **1258/ (2019/2020):**

001: Wetsontwerp.

Zie ook:

003: Tekst aangenomen door de commissie.

02420

**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, Kattrin 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 (beigekleurig papier)

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné ce projet de loi au cours de sa réunion du 2 juin 2020.

**I. — EXPOSÉ INTRODUCTIF
DU MINISTRE DE LA MOBILITÉ,
CHARGÉ DE SKEYES ET DE LA SOCIÉTÉ
NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES**

M. François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de skeyes et de la Société nationale des chemins de fer belges, expose ce qui suit.

Le projet de loi à l'examen a pour objectif de modifier le cadre juridique relatif aux règles nationales de sécurité et techniques afin de permettre leur diminution et d'augmenter l'interopérabilité au sein de l'Union européenne, et ce, sous l'impulsion de l'Agence ferroviaire européenne et de la Commission européenne.

En effet, cette volonté de réduire le nombre de règles nationales, appelé également "plan de réduction des règles nationales belges", trouve sa source dans l'article 8 de la directive 2004/49/CE concernant la sécurité des chemins de fer communautaires, également repris par la directive 2016/798/UE relative à la sécurité ferroviaire qui assure la refonte de cette dernière.

Contrairement à ce que son nom pourrait laisser penser, il ne s'agit nullement d'une diminution des normes de sécurité, mais bien en une plus grande harmonisation au niveau européen afin de garantir une meilleur interopérabilité aux entreprises ferroviaires.

Il est prévu une entrée en vigueur et une entrée en application différées du présent projet de loi et ce, afin de permettre aux utilisateurs de l'infrastructure, au gestionnaire de l'infrastructure et aux organismes désignés de se mettre en conformité avec les modifications qu'intègre le présent projet de loi.

Le présent projet de loi est appelé à entrer en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge* pour que les utilisateurs de l'infrastructure, le gestionnaire de l'infrastructure et les organismes désignés puissent en prendre connaissance le plus rapidement possible afin de préparer les démarches nécessaires à leur mise en conformité pour la date d'entrée en application qui sera déterminée par le Roi.

Il convient également de préciser qu'il sera veillé à ce que les arrêtés royaux qui seront adoptés en exécution

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft dit wetsontwerp besproken tijdens haar vergadering van 2 juni 2020.

**I. — INLEIDENDE UITEENZETTING
DOOR DE MINISTER VAN MOBILITEIT,
BELAST MET SKEYES EN
DE NMBS**

De heer François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met skeyes en de NMBS, geeft de volgende uiteenzetting.

Het wetsontwerp heeft als doelstelling het juridisch kader met betrekking tot de nationale veiligheids- en technische voorschriften te wijzigen zodat deze kunnen worden verminderd en de interoperabiliteit binnen de Europese Unie kan worden verhoogd, en dit onder impuls van het Europees Spoorwegbureau en de Europese Commissie.

Dit streven om het aantal nationale voorschriften te verminderen (ook het "plan tot vermindering van de Belgische nationale voorschriften" genoemd), vindt zijn oorsprong in artikel 8 van richtlijn 2004/49/EG inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen, tevens opgenomen in richtlijn 2016/798/EU inzake veiligheid op het spoor, tot herziening van die richtlijn.

In tegenstelling tot wat de naam ervan zou kunnen doen vermoeden, wordt geenszins gestreefd naar minder veiligheidsnormen, maar veeleer naar een grotere Europese harmonisatie en een betere interoperabiliteit van de spoorwegondernemingen.

Er wordt voorzien in een uitgestelde inwerkingtreding en toepassing van dit wetsontwerp, teneinde de infrastructuurgebruikers, de infrastructuurbeheerder en de aangewezen instanties in de mogelijkheid te stellen aan de in dit wetsontwerp vervatte wijzigingen te voldoen.

Dit wetsontwerp moet in werking treden op de dag van zijn bekendmaking in het *Belgisch Staatsblad*, opdat de infrastructuurgebruikers, de infrastructuurbeheerder en de aangewezen instanties er zo snel mogelijk kennis van kunnen nemen, teneinde de nodige stappen te kunnen ondernemen om zich in overeenstemming te brengen tegen de door de Koning te bepalen toepassingsdatum.

Er moet ook worden gepreciseerd dat erop zal worden toegezien dat de koninklijke besluiten die ter uitvoering

de ce projet entrent en application à la même date que celle fixée par le Roi par arrêté royal en Conseil des ministres, afin que l'ensemble du cadre réglementaire entre en application dans sa globalité au même moment.

Dans le futur Code ferroviaire, les principes tirés du RSEIF (règles de sécurité en matière d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire) constitueront une nouvelle règle nationale notifiée, et le gestionnaire de l'infrastructure sera chargé d'identifier et d'adopter:

- des spécifications techniques d'utilisation du réseau;
- des procédures opérationnelles relatives à la sécurité d'exploitation de son infrastructure ferroviaire, en ce qui concerne l'interface opérationnelle entre lui-même et les entreprises ferroviaires;
- des dispositions organisationnelles relatives à la sécurité d'exploitation de son infrastructure ferroviaire en ce qui concerne l'interface organisationnelle entre lui-même et les entreprises ferroviaires.

L'entrée en application de la présente réforme et la responsabilisation des entreprises qu'elle opère, va avoir pour effet de conférer au secteur ferroviaire belge une plus grande flexibilité et réactivité dans la mise en œuvre des principes de sécurité et d'interopérabilité découlant du droit européen.

Pour cela, il est prévu que la présente réforme soit supervisée par l'Autorité nationale de sécurité belge (le SSICF), qui a pour mission de contrôler à la fois la rédaction par le gestionnaire de l'infrastructure des spécifications techniques d'utilisation du réseau et des procédures opérationnelles, en rendant sur ces textes un avis conforme avant qu'ils ne soient publiés, et la mise à jour par les utilisateurs de l'infrastructure de leur système de gestion de la sécurité, qui doit intégrer la façon dont ces utilisateurs vont régler les questions de sécurité qui leur sont désormais confiées.

Le SSICF sera en conséquence chargé, d'une part, de rendre un avis conforme sur les dispositions élaborées par le gestionnaire de l'infrastructure en exécution du texte à l'examen et, d'autre part, de statuer sur les demandes de révision des certificats de sécurité qui doivent être produits par toutes les entreprises ferroviaires actives en Belgique qui détiennent un certificat de sécurité partie B valable.

van dit wetsontwerp zullen worden uitgevaardigd, van toepassing zullen zijn op dezelfde datum als deze die wordt bepaald door de Koning door middel van een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, zodat het volledige regelgevende kader op hetzelfde ogenblik van toepassing zal zijn.

In de toekomstige Spoorcodex zullen de aan de VVESI (veiligheidsvoorschriften betreffende de exploitatie van de spoorweginfrastructuur) ontleende beginselen een nieuw bekendgemaakt nationaal voorschrift vormen, en de infrastructuurbeheerder zal verantwoordelijk zijn voor de bepaling en de aanneming van:

- de technische specificaties voor het gebruik van het netwerk;
- de operationele procedures betreffende de exploitatieveiligheid van zijn spoorweginfrastructuur, wat de operationele interface tussen hemzelf en de spoorwegondernemingen betreft;
- de organisatorische bepalingen betreffende de exploitatieveiligheid van zijn spoorweginfrastructuur, wat de organisatorische interface tussen hemzelf en de spoorwegondernemingen betreft.

De toepassing van deze hervorming en de verantwoordelijkheidstoedeling van de ondernemingen die ze teweegbrengt, zullen tot gevolg hebben dat de Belgische spoorwegsector flexibeler en sneller zal kunnen inspelen op de implementatie van de uit Europees recht voortvloeiende veiligheids- en interoperabiliteitsvoorschriften.

Daartoe wordt bepaald dat deze hervorming onder het toezicht zal staan van de Belgische Nationale Veiligheidsinstantie (DVIS), die tot taak heeft toe te zien op zowel de door de infrastructuurbeheerder opgestelde technische specificaties voor het gebruik van het netwerk en operationele procedures, door inzake die teksten een eensluidend advies vóór de bekendmaking ervan uit te brengen, als op de bijwerking door de infrastructuurgebruikers van hun veiligheidsbeheersysteem, dat moet omvatten hoe die gebruikers de hun voortaan toevertrouwde veiligheidskwesties zullen oplossen.

De DVIS zal bijgevolg worden belast met de aflevering van eensluidende adviezen over de bepalingen die door de infrastructuurbeheerder worden opgesteld in uitvoering van deze tekst, enerzijds, en met de uitspraak over de verzoeken tot herziening van de veiligheidscertificaten die moeten worden voorgelegd door alle in België actieve spoorwegondernemingen, houder van een geldig veiligheidscertificaat deel B, anderzijds.

Le SSICF pourra dès lors évaluer si cette mise en œuvre est appropriée, et dès lors s'assurer du maintien du niveau de sécurité sur le réseau ferroviaire belge.

Au vu de ce qui précède, et afin de permettre au secteur de se préparer au mieux et dans les temps, le ministre demande de valider ce projet de loi.

II. — DISCUSSION GÉNÉRALE ET DISCUSSION DES ARTICLES

A. Questions et interventions des membres

M. Wouter Raskin (N-VA) indique que son groupe soutient le projet de loi à l'examen, même si le ministre se sert de la pandémie de COVID-19 pour dissimuler le fait qu'il ne respectera pas le calendrier européen. Le projet de loi répond aux observations formulées dans l'avis n° 66.937/4 du 19 février 2020 de la section de législation du Conseil d'État et il octroie au Roi en son article 20 les pouvoirs nécessaires pour garantir le respect de l'agenda supranational.

Mme Kim Buyst (Ecolo-Groen) soutient l'interopérabilité visée par le projet de loi à l'examen. Elle formule toutefois un certain nombre de questions et de réserves.

L'intervenante demande ce qu'il en est de l'accès aux postes de signalisation (article 3 du projet de loi). Le personnel devait traditionnellement disposer d'un certificat attestant des connaissances techniques nécessaires en la matière. En sera-t-il autrement dans le futur?

Il semble par ailleurs que le projet de loi confie un rôle beaucoup plus important au gestionnaire de l'infrastructure. L'intervenante demande si l'entreprise ferroviaire sera encore suffisamment entendue. La procédure de coopération manque en tout état de cause de clarté.

Le Roi reprend apparemment certaines compétences de l'Autorité de sécurité; cette dernière conservera-t-elle sa compétence consultative?

L'entrée en vigueur sera-t-elle reportée en raison du COVID-19, ainsi que le suggère l'intervenant précédent? Le ministre pourrait-il apporter des précisions sur l'article 20 du projet de loi?

M. Joris Vandenbroucke (sp.a) demande des détails sur la certification des accompagnateurs de train prévue par les articles 14 et 15. Celle-ci a-t-elle un rapport avec la discussion relative au principe du *one man car*?

Derhalve zal de DVIS kunnen beoordelen of die implementatie geschikt is, en zich er derhalve van kunnen vergewissen dat de veiligheid op het Belgische spoorwagennet behouden blijft.

Gelet op wat voorafgaat en teneinde de sector in de mogelijkheid te stellen zich zo goed mogelijk en tijdig voor te bereiden, vraagt de minister dat dit wetsontwerp wordt aangenomen.

II. — ALGEMENE EN ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING

A. Vragen en betogen van de leden

De heer Wouter Raskin (N-VA) zegt de steun van zijn fractie toe, al verdoezelt de minister dankzij de COVID-19-pandemie met een trucje dat hij het Europeesrechtelijke tijdspad niet zal naleven. Het wetsontwerp komt tegemoet aan de opmerkingen in het advies nr. 66.937/4 van 19 februari 2020 van de Raad van State, afdeling Wetgeving, en geeft in artikel 20 de Koning bevoegdheden opdat de supranationale agenda wordt nageleefd.

Mevrouw Kim Buyst (Ecolo-Groen) is verheugd over de interoperabiliteit die het wetsontwerp nastreeft. Ze formuleert wel een aantal vragen en bedenkingen.

Verwijzend naar artikel 3 vraagt de spreekster hoe het zit met de toegang tot de seinposten. Traditioneel was het zo dat het personeel over een certificaat moest beschikken waaruit de nodige technische kennis bleek. Zal dat in de toekomst anders zijn?

Het ziet er voorts naar uit dat de infrastructuurbeheerder een veel grotere rol toebedeeld krijgt, maar wordt de spoorwegonderneming nog voldoende gehoord? De samenwerkingsprocedure is in ieder geval niet helemaal duidelijk.

De Koning neemt blijkbaar een aantal bevoegdheden over van de Veiligheidsinstantie; behoudt die haar adviserende rol?

Wordt de inwerkingtreding uitgesteld wegens COVID-19, zoals ook de vorige spreker suggereert? Kan de minister nader ingaan op artikel 20 van dit wetsontwerp?

De heer Joris Vandenbroucke (sp.a) verkrijgt graag meer details over de certificering van treinbegeleiders waarin de artikelen 14 en 15 voorzien. Houdt dit verband met de discussie rond de *one man car*?

M. Jef Van den Bergh (CD&V) soutient l'objectif d'interopérabilité poursuivi par le projet de loi à l'examen. Ce texte aura-t-il un impact sur les recommandations faites par le Parlement concernant la sécurité à la suite de l'accident ferroviaire de Buizingen? Il est en effet permis de s'interroger sur la capacité opérationnelle du SSICF. L'intervenant relève ensuite qu'en ce qui concerne les entreprises touristiques, le gestionnaire de l'infrastructure pourra définir les dispositions organisationnelles. Y a-t-il eu à cet égard une concertation suffisante avec les asbl de petite taille?

Mme Marianne Verhaert (Open Vld) annonce qu'elle soutiendra, elle aussi, le projet de loi. L'intervenante salue la simplification de la réglementation et son alignement sur celle de nos voisins. Ce projet de loi permettra de promouvoir l'interopérabilité au sein de l'Union européenne.

Mme Cécile Thibaut (Ecolo-Groen) demande quel est le coût induit par le projet de loi et quelles sont les compétences qui resteront dans le giron des autorités nationales.

M. Pieter De Spieghelaar (VB) souscrit au projet de loi. L'intervenant salue cette initiative, qui tente d'apporter davantage de clarté et d'uniformité, mais il appelle à la vigilance en ce qui concerne le rôle du gestionnaire de l'infrastructure.

M. Emmanuel Burton (MR) se félicite du changement de paradigme visé par le projet de loi. L'attention de son groupe reste toutefois concentrée sur la sécurité.

B. Réponses du ministre

Art. 3: accès aux cabines de signalisation

Le gestionnaire de l'infrastructure règle les aspects pratiques concernant l'accès. Le SSICF déterminera certainement quelles connaissances techniques sont requises. Il est possible de travailler dans une cabine de signalisation sans rien connaître des chemins de fer, en tant que spécialiste en informatique. Concrètement, Infrabel donne accès aux cabines au moyen d'un badge attribué aux personnes habilitées.

Art. 15 et 16

Ces articles découlent de la transposition de la directive européenne et n'ont rien à voir avec le *one man car*.

La formation des accompagnateurs de train porte sur des normes techniques qui ont été définies au niveau

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) ondersteunt de interoperabiliteit die het wetsontwerp beoogt. Heeft het wetsontwerp een impact op de aanbevelingen van het parlement inzake veiligheid ten gevolge van het treinongeval te Buizingen? De operationele kracht van DVIS roept immers vragen op. Inzake toeristische ondernemingen zal de infrastructuurbeheerder voorts de organisatorische bepalingen kunnen vaststellen. Was er voldoende overleg met de kleine vzw's?

Mevrouw Marianne Verhaert (Open Vld) zegt op haar beurt haar steun toe. Ze is tevreden met de vereenvoudiging van de regelgeving en de afstemming van de voorschriften op die van de buurlanden. De interoperabiliteit gaat erop vooruit in de Europese Unie.

Mevrouw Cécile Thibaut (Ecolo-Groen) verneemt graag welke kosten het wetsontwerp meebrengt en welke bevoegdheden de nationale overheid nog behoudt.

De heer Pieter De Spieghelaar (VB) staat achter het wetsontwerp. Hij verwelkomt het initiatief dat meer duidelijkheid en eenvormigheid betracht, maar roept op tot waakzaamheid wat de rol van de infrastructuurbeheerder betreft.

De heer Emmanuel Burton (MR) is de paradigmatische verandering die het wetsontwerp teweeg wil brengen zeer gunstig genegen. De aandacht van zijn fractie blijft evenwel toegespitst op de veiligheid.

B. Antwoorden van de minister

Art. 3: toegang tot de seinposten

De infrastructuurbeheerder regelt de praktische aspecten voor de toegang. Allicht zal DVIS bepalen welke technische kennis vereist is. Het is mogelijk om in een seinpost te werken zonder enige kennis over het spoor, maar als computerspecialist. Concreet verleent Infrabel toegang door middel van een badge aan de gerechtigde personen.

Art. 15 en 16

Deze artikelen volgen uit de omzetting van de Europese richtlijn en hebben niets te maken met de *one man car*.

De opleiding van treinbegeleiders hebben betrekking op technische normen die nationaal worden bepaald

national mais qui s'inspirent du droit supranational. Il ne faut d'ailleurs pas oublier qu'ils travaillent parfois à l'étranger, ce qui est possible sur la base des connaissances qu'ils ont acquises en Belgique et d'une formation supplémentaire ailleurs.

Art. 20

L'élaboration du projet de loi demande des mois de travail et implique de nombreux participants. L'avis du Conseil d'État a été rendu en janvier et, depuis, on a pris plusieurs semaines de retard. On a besoin de plus de temps, car l'adaptation à l'après-COVID-19 n'est pas évidente. Il convient de tenir compte des souhaits des entreprises et de prévoir un calendrier réaliste.

Recommandations

Le rôle du SSICF sera renforcé, car outre la mission actuelle, il s'occupera de la validation de toutes sortes de certificats, etc. d'opérateurs qui souhaiteront faire usage du réseau.

Le niveau de sécurité restera identique ou sera amélioré. En raison de l'interopérabilité, le SSICF posera sans doute des exigences plus élevées vis-à-vis d'un acteur étranger souhaitant opérer en Belgique.

Trains touristiques

Le débat est très complexe et le SSICF ne souhaite prendre aucun risque. Il y a deux types de trains touristiques. Il y a, d'une part, les trains circulant en site propre, et, d'autre part, il y a des trains qui empruntent de manière occasionnelle le réseau ferroviaire classique d'Infrabel. Les exigences normales s'appliquent à cette seconde catégorie, par exemple un équipement du type ECTS pour toutes les locomotives. En ce qui concerne les lignes purement touristiques, peu de problèmes se posent.

SSICF

L'Europe assume une série de compétences pour édicter des règles communes, alors que les entreprises s'engagent à respecter les règles. Le SSICF vérifie si les opérateurs respectent les règles du gestionnaire.

La Commission européenne a bien sûr préalablement tenu compte de la situation dans chaque pays. En fait, l'Europe veille à l'interopérabilité et on attend ensuite une autorégulation de la part des utilisateurs de

mais par het supranationale recht worden geïnspireerd. Men mag trouwens niet vergeten dat zij soms in het buitenland werken en dat is mogelijk op basis van de kennis die ze in België hebben verworven en een bijkomende vorming elders.

Art. 20

Het uitwerken van het wetsontwerp vergt maanden en betreft vele deelnemers. Het advies van de Raad van State werd in januari bekend en inmiddels werden enige weken vertraging opgelopen. Er is nood aan bijkomende tijd, want de aanpassing aan de periode na de COVID-19-pandemie is niet vanzelfsprekend. Het komt erop aan rekening te houden met de wensen van de bedrijven en een realistisch tijdspad uit te stippelen.

Aanbevelingen

De rol van DVIS zal worden versterkt, want naast de huidige opdracht zal die belast zijn met de validering van allerlei certificaten, en dergelijke van operatoren die van het netwerk gebruik zullen wensen te maken.

Het veiligheidsniveau zal gelijk blijven of verbeterd worden. Vermoedelijk zal DVIS als gevolg van de interoperabiliteit hogere eisen stellen ten aanzien van een buitenlandse speler die in België actief wil zijn.

Toeristische treinen

Het debat is heel complex en DVIS wil geen enkel risico nemen. De toeristische treinen zijn van twee soorten. Enerzijds heb je de autonome beddingen waarop zo'n trein rijdt, en anderzijds zijn er treinen die occasioneel van het gewone spoornet van Infrabel willen gebruikmaken. Voor deze tweede categorie gelden de normale eisen, bijvoorbeeld een uitrusting van het type ECTS voor alle locomotieven. Wat de louter toeristische lijnen betreft, doen zich niet al te veel problemen voor.

DVIS

Europa neemt een aantal bevoegdheden op zich om gemeenschappelijke regels uit te vaardigen, terwijl de bedrijven zich ertoe verbinden om de regels na te leven. DVIS kijkt toe of de operatoren de regels van de infrastructuurbeheerder in acht nemen.

De Europese Commissie heeft uiteraard vooraf rekening gehouden met de situatie in elk land. In feite zorgt Europa voor de interoperabiliteit en wordt vervolgens zelfregulering verwacht van de infrastructuurgebruikers

l'infrastructure (gestionnaire et exploitant), après avoir reçu l'autorisation d'exploiter l'infrastructure et le réseau.

Compétences

Sur la base du Code ferroviaire existant, le Roi est compétent pour édicter des règles concernant le personnel de sécurité, le matériel roulant et l'infrastructure ferroviaire, et le futur Code ferroviaire étendra cette compétence à des règles nationales de sécurité en ce qui concerne les principes qui sont d'application pour une exploitation sûre de l'infrastructure ferroviaire.

Le gestionnaire de l'infrastructure obtient également de nouvelles compétences, surtout de nature technique, qui sont en fait les mêmes dans chaque pays de l'UE.

III. — VOTES

Article 1^{er} à 21

Les articles 1^{er} à 21 ne donnent lieu à aucune observation.

Ils sont successivement adoptés à l'unanimité.

*
* *

L'ensemble du projet de loi, en ce compris quelques corrections d'ordre linguistique et légistique, est adopté à l'unanimité (par 14 voix).

*
* *

Le résultat du vote nominatif est le suivant:

Ont voté pour:

N-VA: Frieda Gijbels, Wouter Raskin;

Ecolo-Groen: Kim Buyst, Cécile Thibaut;

PS: Jean-Marc Delizée, Mélissa Hanus;

VB: Pieter De Spiegheleer, Frank Troosters;

MR: Emmanuel Burton, Vincent Scourneau;

CD&V: Jef Van den Bergh;

(beheerder en exploitant), nadat ze eerst de toestemming hebben gekregen om de infrastructuur en het netwerk te exploiteren.

Bevoegdheden

De Koning is op grond van de bestaande Spoorcodex bevoegd om regels uit te vaardigen inzake het veiligheidspersoneel, het rollend materieel en de spoorweginfrastructuur, en de toekomstige Spoorcodex zal die bevoegdheid uitbreiden tot nationale voorschriften inzake veiligheid met betrekking tot de beginselen die van toepassing zijn voor de veilige exploitatie van de spoorweginfrastructuur.

Ook de infrastructuurbeheerder krijgt nieuwe bevoegdheden veelal van technische aard, die eigenlijk in elk land van de EU dezelfde zijn.

III. — STEMMINGEN

Artikel 1 tot 21

Over de artikelen 1 tot 21 worden geen opmerkingen gemaakt.

Zij worden achtereenvolgens eenparig aangenomen.

*
* *

Het gehele wetsontwerp wordt eenparig (met 14 stemmen voor) aangenomen, met inbegrip van taalkundige en wetgevingstechnische correcties.

*
* *

De naamstemming is als volgt:

Hebben voorgestemd:

N-VA: Frieda Gijbels, Wouter Raskin;

Ecolo-Groen: Kim Buyst, Cécile Thibaut;

PS: Jean-Marc Delizée, Mélissa Hanus;

VB: Pieter De Spiegheleer, 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.

Le rapporteur,

Jef VAN den BERGH

Le président,

Jean-Marc DELIZÉE

PVDA-PTB: Maria Vindevoghel;

Open Vld: Marianne Verhaert;

sp.a: Joris Vandenbroucke.

De rapporteur,

Jef VAN den BERGH

De voorzitter,

Jean-Marc DELIZÉE