

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

14 octobre 2022

PROJET DE LOI**modifiant la loi du 15 mai 2014
relative aux droits et obligations des
voyageurs ferroviaires****RAPPORT DE LA DEUXIÈME LECTURE**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. Discussion	3
A. Questions et observations des membres	3
B. Réponses du ministre	4
II. Votes	5
Annexe	7

*Voir:*Doc 55 **2728/ (2021/2022)**:

- 001: Projet de loi.
- 002: Corrigendum.
- 003: Rapport de la première lecture.
- 004: Articles adoptés en première lecture.
- 005: Amendements.

Voir aussi:

- 007: Texte adopté en deuxième lecture.

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

14 oktober 2022

WETSONTWERP**tot wijziging van de wet
van 15 mei 2014 betreffende de rechten en
verplichtingen van reizigers in het treinverkeer****VERSLAG VAN DE TWEEDE LEZING**NAMENS DE COMMISSIE
VOOR MOBILITEIT, OVERHEIDSBEDRIJVEN EN
FEDERALE INSTELLINGEN
UITGEBRACHT DOOR
DE HEER **Jef VAN den BERGH****INHOUD**

Blz.

I. Bespreking.....	3
A. Vragen en opmerkingen van de leden.....	3
B. Antwoorden van de minister	4
II. Stemmingen	5
Bijlage.....	13

*Zie:*Doc 55 **2728/ (2021/2022)**:

- 001: Wetsontwerp.
- 002: Corrigendum.
- 003: Verslag van de eerste lezing.
- 004: Artikelen aangenomen in eerste lezing.
- 005: Amendementen.

Zie ook:

- 007: Tekst aangenomen in tweede lezing.

07884

**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, Nicolas Parent, Olivier Vajda
PS	Chanelle Bonaventure, Jean-Marc Delizée, 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
Vooruit	Joris Vandenbroucke

B. — Suppléants / Plaatsvervangers:

Michael Freilich, Sigrid Goethals, Yoleen Van Camp, Bert Wollants
N ., Cécile Cornet, Guillaume Defossé, Eva Platteau
Malik Ben Achour, André Flahaut, Daniel Senesael, Sophie Thémont
Steven Creyelman, Nathalie Dewulf, Erik Gilissen
Christophe Bombled, Florence Reuter
Jan Briers, Franky Demon
Gaby Colebunders, Roberto D'Amico
Jasper Pillen, Tim Vandenput
Melissa Depraetere, Anja Vanrobaeys

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

Les Engagés Josy Arens

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
Vooruit	: Vooruit
Les Engagés	: Les Engagés
DéFI	: Démocrate Fédéraliste Indépendant
INDEP-ONAFH	: Indépendant – Onafhankelijk

Abréviations dans la numérotation des publications:		Afkorting bij de nummering 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 vertaalde 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,

En application de l'article 83 du Règlement, votre commission a soumis à une deuxième lecture, au cours de sa réunion du 6 octobre 2022, les articles du projet de loi DOC 55 2728/001 qu'elle avait adoptés en première lecture le 29 juin 2022.

Votre commission a également pris connaissance de la note de légistique du Service Affaires juridiques et Documentation parlementaire sur les articles du projet de loi à l'examen adoptés en première lecture.

La note précitée est jointe au présent rapport.

I. — DISCUSSION

A. Questions et observations des membres

M. Tomas Roggeman (N-VA) demande plus de clarté à propos des circonstances dans lesquelles l'entreprise ferroviaire peut limiter les possibilités d'emporter un vélo dans le train. Quelle est la portée exacte du projet de loi sur ce point?

M. Nicolas Parent (Ecolo-Groen) et consorts présentent les amendements n^{os} 1 à 8 (DOC 55 2728/005) tendant à donner suite aux observations formulées dans la note.

L'amendement n^o 1 concerne le délai dans lequel une plainte est introduite et son délai de traitement. À cet égard, il est tenu compte du droit européen.

L'amendement n^o 2 associe le gestionnaire de la gare à la procédure de gestion des plaintes.

L'amendement n^o 3 porte sur la notion de "60 minutes" de retard.

L'amendement n^o 4 traite de l'obligation d'informer les voyageurs.

Les amendements n^{os} 5 et 6 concernent la discrimination à l'égard des personnes à mobilité réduite et des personnes handicapées.

L'amendement n^o 7 porte sur la formation du personnel.

Enfin, l'amendement n^o 8 traite de l'obligation d'évaluer la prestations de services.

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft de artikelen van wetsontwerp DOC 55 2728/001 die zij op 29 juni 2022 in eerste lezing had aangenomen, met toepassing van artikel 83 van het Reglement onderworpen aan een tweede lezing tijdens haar vergadering van 6 oktober 2022.

De commissie heeft tevens kennisgenomen van de wetgevingstechnische nota van de Dienst Juridische Zaken en Parlementaire Documentatie inzake de in eerste lezing aangenomen artikelen van het ter bespreking voorliggende wetsontwerp.

Deze nota gaat als bijlage bij dit verslag.

I. — BESPREKING

A. Vragen en opmerkingen van de leden

De heer Tomas Roggeman (N-VA) vraagt meer duidelijkheid omtrent de omstandigheden waarin de mogelijkheden om een fiets mee te nemen op de trein kunnen worden beperkt door de spoorwegonderneming. Wat is de exacte draagwijdte van het wetsontwerp op dat vlak?

De heer Nicolas Parent (Ecolo-Groen) c.s. dient de amendementen nrs. 1 tot 8 (DOC 55 2728/005) in, ten einde gevolg te geven aan de opmerkingen in de nota.

Amendement nr. 1 betreft het tijdstip waarop een klacht wordt ingediend en de behandelingstermijn ervan. In dezen wordt rekening gehouden met het Europees recht.

Amendement nr. 2 beoogt de beheerder van het station bij de klachtenprocedure te betrekken.

Amendement nr. 3 gaat over het begrip "60 minuten" bij vertragingen.

Amendement nr. 4 slaat op de informatieplicht ten aanzien van de reizigers.

De amendementen nrs. 5 en 6 behandelen de discriminatie van personen met een beperkte mobiliteit en personen met een handicap.

Amendement nr. 7 gaat in op de opleiding van het personeel.

Amendement nr. 8 tot slot heeft betrekking op de evaluatieplicht inzake de dienstverlening.

Il est renvoyé, pour plus de détails, à la justification des amendements (*ibid.*).

M. Jef Van den Bergh (cd&v) fait observer que les amendements ne tiennent pas compte des considérations de la note suggérant de prévoir des chapitres distincts pour la disposition transitoire et pour la disposition d'entrée en vigueur.

M. Frank Troosters (VB) rappelle la position critique de son groupe à l'égard des transferts de compétences du niveau national au niveau supranational. En l'espèce, le membre se félicite toutefois que le projet de loi à l'examen aborde certains éléments qu'il considère essentiels:

- l'obligation d'offrir des conditions contractuelles et des tarifs non discriminatoires;
- l'obligation pour l'entreprise ferroviaire et les gestionnaires des gares de former le personnel à l'accompagnement des personnes handicapées ou des personnes à mobilité réduite;
- l'obligation de prévoir un mécanisme de gestion des plaintes efficace;
- l'instauration d'un système de sanction adéquat.

Le membre annonce dès lors qu'il soutiendra le projet de loi et les amendements.

M. Nicolas Parent (Ecolo-Groen) estime que l'observation formulée dans la note à propos de la lisibilité du texte, à laquelle renvoie M. Van den Bergh, n'est pas totalement pertinente, dès lors que les dispositions relatives à l'entrée en vigueur de la loi sont ventilées entre les chapitres 3 et 4. Il a été opté pour le maintien de la forme initiale, qui assure une meilleure lisibilité.

B. Réponses du ministre

Le vice premier ministre et ministre de la Mobilité, M. Georges Gilkinet, répond que l'article 9 de la loi du 15 mai 2014 relative aux droits et obligations des voyageurs ferroviaires dispose: "Sont constitutifs d'une infraction les comportements suivants:

1° le refus fait par une entreprise ferroviaire d'autoriser un voyageur d'emporter sa bicyclette dans le train dans les conditions fixées par l'article 5 du règlement;"

Voor meer details wordt verwezen naar de verantwoording bij de amendementen (*ibid.*).

De heer Jef Van den Bergh (cd&v) merkt op dat niet wordt ingegaan op de beschouwingen in de nota in verband met de overgangs- en de inwerkingtredingsbepaling, waarbij wordt gesuggereerd dat het beter zou zijn in afzonderlijke hoofdstukken te voorzien.

De heer Frank Troosters (VB) herinnert aan het kritische standpunt van zijn fractie ten aanzien van bevoegdheids-overdrachten van het nationale naar het supranationale niveau. *In casu* echter zegt het lid verheugd te zijn dat het wetsontwerp voor hem toch wel essentiële elementen verwerkt:

- de verplichting om niet-discriminerende contractuele voorwaarden en tarieven aan te bieden;
- de verplichting voor de spoorwegonderneming en de stationsbeheerders om het personeel op te leiden voor de begeleiding van personen met een handicap of met een beperkte mobiliteit;
- de verplichting om in een efficiënt klachtenbehandelingsmechanisme te voorzien;
- de implementering van een adequate sanctieregeling.

Het lid kondigt bijgevolg zijn steun aan voor het wetsontwerp en de amendementen.

De heer Nicolas Parent (Ecolo-Groen) meent dat de opmerking in de nota over de leesbaarheid van de tekst waarnaar de heer Van den Bergh verwijst eigenlijk niet helemaal opgaat, aangezien de bepalingen over de inwerkingtreding van de wet verspreid zijn in de tekst (zie hoofdstukken 4 en 9). De voorkeur gaat uit naar het behoud van de huidige vorm, die eigenlijk voor een betere leesbaarheid zorgt.

B. Antwoorden van de minister

De vice-eersteminister en minister van Mobiliteit, de heer Georges Gilkinet, antwoordt dat artikel 9 van de wet van 15 mei 2014 betreffende de rechten en verplichtingen van reizigers in het treinverkeer onder meer het volgende bepaalt: "De volgende gedragingen maken een inbreuk uit:

1° de weigering door een spoorwegonderneming om een reiziger toe te laten zijn fiets in de trein mee te nemen onder de voorwaarden die worden vastgesteld door artikel 5 van de verordening;"

Cela signifie que si, pour des motifs de sécurité, il n'est pas possible de monter avec un vélo à bord d'un train, la société de transport peut exprimer son refus. Il ne s'agit donc pas d'un refus de principe. Il est important, en effet, de favoriser la combinaison "vélo + train", mais en tenant compte également du matériel existant: certaines voitures sont plus adaptées pour permettre le transport d'un vélo. Néanmoins, le projet de loi prévoit une augmentation des places réservées aux utilisateurs de vélos, mais aussi des places pour les personnes moins valides ou les mamans avec landaus, rendant ainsi le train plus attractif.

II. — VOTES

Articles 1^{er} et 2

Les articles 1^{er} et 2 ne donnent lieu à aucune observation et sont successivement adoptés à l'unanimité.

Article 3

L'amendement n° 1 vise à remplacer le premier alinéa proposé dans le 1°, tandis que l'amendement n° 2 vise à insérer un 1°/1.

Les amendements n°s 1 et 2 sont successivement adoptés à l'unanimité.

L'article 3, ainsi modifié, est adopté à l'unanimité.

Articles 4 et 5

Les articles 4 et 5 ne donnent lieu à aucune observation et sont successivement adoptés à l'unanimité.

Article 6

Les amendements n°s 3 à 8, qui visent à apporter diverses modifications, sont adoptés successivement à l'unanimité.

Dat betekent dat, als het om veiligheidsredenen niet mogelijk is een fiets in de trein mee te nemen, de spoorwegonderneming zulks kan weigeren. Het betreft dus geen principiële weigering. Het is immers belangrijk de combinatie "fiets + trein" te promoten, maar in dat verband moet wel rekening worden gehouden met het bestaande materieel; bepaalde wagons zijn immers beter toegerust om een fiets te vervoeren. Niettemin beoogt het wetsontwerp niet alleen het aantal voorbehouden plaatsen voor fietsgebruikers op te trekken, maar ook het aantal plaatsen voor personen met een beperking en voor moeders met kindwagens, waardoor het reizen met de trein aantrekkelijker wordt.

II. — STEMMINGEN

Artikelen 1 en 2

Over deze artikelen worden geen opmerkingen gemaakt. De artikelen 1 en 2 worden achtereenvolgens eenparig aangenomen.

Art. 3

Amendement nr. 1 strekt tot vervanging van het in de bepaling onder 1° ontworpen eerste lid.

Amendement nr. 2 beoogt een bepaling onder 1°/1 in te voegen.

De amendementen nrs. 1 en 2 worden achtereenvolgens eenparig aangenomen.

Het aldus geamendeerde artikel 3 wordt eenparig aangenomen.

Art. 4 en 5

Over deze artikelen worden geen opmerkingen gemaakt.

De artikelen 4 en 5 worden achtereenvolgens eenparig aangenomen.

Art. 6

De amendementen nrs. 3 tot 8, die ertoe strekken diverse wijzigingen aan te brengen, worden achtereenvolgens eenparig aangenomen.

L'article 6, ainsi modifié, est adopté à l'unanimité.

Articles 7 à 10

Les articles 7 à 10 ne donnent lieu à aucune observation et sont successivement adoptés à l'unanimité.

*
* *

L'ensemble du projet de loi, tel qu'il a été modifié, y compris certaines corrections d'ordre légistique, est adopté à l'unanimité.

Résultat du vote nominatif:

Ont voté pour:

N-VA: Frieda Gijbels, Wouter Raskin, Tomas Roggeman;

Ecolo-Groen: Albert Vicaire, Nicolas Parent, Guillaume Defossé;

PS: Jean-Marc Delizée, 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.

Le rapporteur,

Le président,

Jef VAN den BERGH

Jean-Marc DELIZÉE

Dispositions nécessitant une mesure d'exécution:

Aucune.

Het aldus geamendeerde artikel 6 wordt eenparig aangenomen.

Art. 7 tot 10

Over deze artikelen worden geen opmerkingen gemaakt.

De artikelen 7 tot 10 worden achtereenvolgens eenparig aangenomen.

*
* *

Het aldus geamendeerde wetsontwerp wordt, met inbegrip van een aantal wetgevingstechnische verbeteringen, eenparig aangenomen.

Resultaat van de naamstemming:

Hebben voorgestemd:

N-VA: Frieda Gijbels, Wouter Raskin, Tomas Roggeman;

Ecolo-Groen: Albert Vicaire, Nicolas Parent, Guillaume Defossé;

PS: Jean-Marc Delizée, 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.

De rapporteur,

De voorzitter,

Jef VAN den BERGH

Jean-Marc DELIZÉE

Bepalingen die een uitvoeringsmaatregel vereisen:

Geen.



dienst Juridische Zaken en Parlementaire Documentatie
service Affaires juridiques et Documentation parlementaire
afdeling Juridische Zaken – division Affaires juridiques

**NOTE À L'ATTENTION DE LA COMMISSION DE LA MOBILITÉ, DES ENTREPRISES PUBLIQUES
ET DES INSTITUTIONS FÉDÉRALES**

Numéro d'ordre: SJD/2022/0215

Date: 15/09/2022

Mots-clés: PROC – Autres – Légistique – Note de légistique de la Chambre (296.1)

Objet: Note de légistique relative aux articles adoptés en première lecture du projet de loi modifiant la loi du 15 mai 2014 relative aux droits et obligations des voyageurs ferroviaires (DOC 55 2728/004)

OBSERVATIONS PARTICULIÈRES RELATIVES AUX ARTICLES

Art. 3

1. L'article 6, § 1^{er}, alinéa 2, en projet, de la loi du 15 mai 2014 'relative aux droits et obligations des voyageurs ferroviaires' donne à penser que tout voyageur qui souhaite introduire une plainte auprès de l'organisme national chargé de l'application du règlement, après n'avoir reçu aucune réponse à la plainte qu'il a introduite auprès de l'entreprise ferroviaire ou du gestionnaire des gares, est tenu d'introduire cette plainte dans un délai de trois mois à compter de l'introduction de la plainte initiale.

Cette lecture n'est toutefois pas conforme à l'article 33, paragraphe 1^{er}, du règlement (UE) 2021/782 qui prévoit qu'« [e]n l'absence de réponse dans un délai de trois mois à compter de l'introduction de la plainte initiale, le voyageur a le droit de déposer une plainte auprès de l'organisme national chargé de l'application ». En outre, l'article 28, paragraphe 2, du même règlement dispose que l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire des gares donne une réponse motivée dans un délai d'un mois à compter de la réception de la plainte ou, lorsque la situation le justifie, informe le voyageur qu'il ou elle recevra une réponse dans un délai de moins de trois mois à compter de la date de réception de sa plainte. Dans ce dernier cas, le voyageur ne pourra donc constater qu'au terme d'un délai de trois mois à compter de l'introduction de sa plainte s'il a reçu ou non une réponse et le délai dans lequel il devra recevoir une réponse ainsi que le délai dans lequel il pourra introduire une plainte auprès de l'organisme national chargé de l'application du règlement seront presque identiques.

Afin de supprimer cette discordance avec le règlement (UE) 2021/782, et afin de mieux harmoniser les deux versions linguistiques, la commission pourrait envisager de remplacer l'article 6, § 1^{er}, alinéa 2, en projet, de la loi précitée du 15 mai 2014 par ce qui suit:

“La plainte est introduite dans un délai de trois mois à compter de la réception des informations fournies par l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de la gare sur le rejet de la plainte, introduite conformément à l'article 28 du règlement, ou à compter de l'expiration du délai de trois mois suivant l'introduction de la plainte auprès de l'entreprise ferroviaire ou du gestionnaire de la gare en l'absence de réponse dans ce délai.”

/

“De klacht wordt ingediend binnen drie maanden te rekenen vanaf de ontvangst van informatie van de spoorwegonderneming of de stationsbeheerder over de afwijzing van de klacht ingediend

overeenkomstig artikel 28 van de verordening, of te rekenen vanaf de afloop van de termijn van drie maanden na de indiening van de klacht bij de spoorwegonderneming of de stationsbeheerder bij gebrek aan antwoord binnen deze termijn.

(La modification proposée vise également à préciser le lien entre, d’une part, la possibilité d’introduire une plainte auprès de l’entreprise ferroviaire concernée ou du gestionnaire des gares concerné conformément à l’article 28 du règlement (UE) 2021/782, et, d’autre part, le droit d’introduire une plainte auprès de l’autorité nationale chargée de l’application du règlement lorsque la plainte initiale est rejetée ou demeure sans réponse conformément à l’article 6, en projet, de la loi précitée du 15 mai 2014 [art. 3 du projet de loi] et à l’article 33 du règlement (UE) 2021/782.)

2. On insérera un 1°/1 rédigé comme suit:

“1°/1 dans le paragraphe 2, les mots “l’entreprise qui fait l’objet de la plainte” sont remplacés par les mots “l’entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de la gare qui fait l’objet de la plainte.”

/

“1°/1 in paragraaf 2 worden de woorden “de onderneming die het voorwerp uitmaakt” vervangen door de woorden “de spoorwegonderneming of de stationsbeheerder die het voorwerp uitmaakt.”.

(Contrairement à l’article 27 du règlement (CE) n° 1371/2007, qui sera abrogé avec effet au 7 juin 2023, l’article 28 du règlement (UE) 2021/782 oblige non seulement les entreprises ferroviaires mais aussi les gestionnaires des gares à établir un mécanisme de traitement des plaintes, cf. l’article 9, 29°, en projet, de la loi précitée du 15 mai 2014 [art. 6 du projet de loi]. L’article 6, § 1^{er}, alinéa 2, en projet, de la loi précitée du 15 mai 2014 fixe à cet égard le délai dans lequel les voyageurs peuvent introduire une plainte auprès de l’autorité nationale chargée de l’application du règlement si leur plainte a été rejetée par l’entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de la gare concernés ou est demeurée sans réponse. Il est dès lors recommandé de préciser à l’article 6, § 2, de la même loi que si l’organisme national chargé de l’application du règlement considère que la plainte est recevable, elle en informe l’entreprise ferroviaire ou le gestionnaire des gares qui fait l’objet de la plainte. Cf. l’article 7, alinéa 7, en projet, de la loi précitée du 15 mai 2014 qui dispose que l’instance informe l’entreprise ferroviaire ou le gestionnaire des gares concernés dans le cas où elle ne conclut pas à une violation du règlement. [art. 4 du projet de loi].)

Art. 6

3. Dans l’article 9, 17°, en projet, de la loi précitée du 15 mai 2014, on remplacera les mots “*en cas de retard de plus de soixante minutes conformément*” / “*in geval van vertraging van meer dan zestig minuten overeenkomstig*” par les mots “*en cas de retard de soixante minutes ou plus conformément*” / “*in geval van vertraging van zestig minuten of meer overeenkomstig*”.

(Contrairement à l’article 16 du règlement (CE) n° 1371/2007, qui sera abrogé avec effet au 7 juin 2023, l’article 18, paragraphe 1^{er}, du règlement (UE) 2021/782 dispose que les obligations en matière de remboursement ou de réacheminement sont d’application lorsqu’on peut raisonnablement s’attendre à ce qu’un train arrive avec un retard de 60 minutes ou plus à la destination finale.)

4. Dans l’article 9, en projet, de la loi précitée du 15 mai 2014, on remplacera le 19° par ce qui suit:

“19° le non-respect de l’obligation d’informer les voyageurs de la situation en cas de retard ou d’annulation du service et de les prêter assistance en cas d’annulation du service ou de retard de soixante minutes ou plus conformément à l’article 20 du règlement;”

/

“19° de niet-naleving van de verplichting om reizigers te informeren over de situatie in geval van vertraging of annulering van de dienst en om hen bij te staan in geval van annulering van de dienst of een vertraging van zestig minuten of meer, overeenkomstig artikel 20 van de verordening;”.

(En vertu de l’article 20, paragraphe 1^{er}, du règlement (UE) 2021/782, l’obligation de tenir les voyageurs informés de la situation s’applique à chaque retard, et pas uniquement lorsque le retard est de soixante minutes ou plus. En outre, l’article 20, paragraphe 2, du même règlement dispose, contrairement à l’article 18, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 1371/2007, qui sera abrogé avec effet au 7 juin 2023, que l’obligation de porter assistance aux voyageurs s’applique lorsque le retard est de soixante minutes ou plus.)

5. Dans l’article 9, 21°, en projet, de la loi précitée du 15 mai 2014, on remplacera les mots *“traitement discriminatoire des personnes à mobilité réduite lors de”* / *“behandeling van personen met beperkte mobiliteit bij de”* par les mots *“traitement discriminatoire des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lors de”* / *“behandeling van personen met een handicap en van personen met beperkte mobiliteit bij de”*.
(L’article 21, paragraphe 2, du règlement (UE) 2001/782 interdit tout traitement discriminatoire, lors de la réservation ou de l’achat de billets, non seulement des personnes à mobilité réduite, mais également des personnes handicapées.)
6. Dans l’article 9, 25°, en projet, de la loi du 15 mai 2014 précitée, on remplacera les mots *“l’assistance conformément”* / *“waarin de bijstand wordt verleend”* par les mots *“l’assistance aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite conformément”* / *“waarin de bijstand aan personen met een handicap en personen met beperkte mobiliteit wordt verleend”*.
(Précision de la disposition en projet: l’article 24 du règlement (UE) 2021/782 ne concerne que l’assistance aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite.)
7. Dans l’article 9, 27°, en projet, de la loi du 15 mai 2014 précitée, on remplacera les mots *“former le personnel conformément”* / *“het opleiden van het personeel overeenkomstig”* par les mots *“former le personnel sur le handicap conformément”* / *“het opleiden van het personeel rond handicaps overeenkomstig”*.
(Précision de la disposition en projet: la formation du personnel dont il est question dans l’article 26 du règlement (UE) 2021/782 se limite à une formation sur le handicap.)

8. Dans l'article 9, en projet, de la loi précitée du 15 mai 2014, on remplacera les 31° et 32° par ce qui suit:

“31° le non-respect de l'obligation pour les entreprises ferroviaires de définir des normes de qualité du service et de mettre en œuvre un système de gestion de la qualité conformément à l'article 29, paragraphe 1^{er}, du règlement;

32° le non-respect de l'obligation pour les entreprises ferroviaires d'évaluer leurs activités d'après les normes de qualité du service qu'elles ont définies et de publier un rapport sur la qualité du service sur leur site internet conformément à l'article 29, paragraphe 2, du règlement;”

/

“31° de niet-naleving van de verplichting voor spoorwegondernemingen om overeenkomstig artikel 29, lid 1, van de verordening dienstkwaliteitsnormen vast te stellen en een kwaliteitsbeheersysteem in te voeren;

32° de niet-naleving van de verplichting voor spoorwegondernemingen om hun activiteiten te evalueren op basis van de door hen gedefinieerde dienstkwaliteitsnormen en om een verslag over de kwaliteit van de dienstverlening op hun website te publiceren overeenkomstig artikel 29, lid 2, van de verordening;”.

(L'obligation pour les entreprises ferroviaires d'évaluer leurs activités d'après les normes de qualité du service qu'elles ont définies figure à l'article 29, paragraphe 2, du règlement (UE) 2021/782 et serait donc davantage à sa place dans l'article 9, 32°, en projet, de la loi précitée du 15 mai 2014. + Correction d'ordre légistique du renvoi au règlement (UE) 2021/782: adaptation à la nomenclature européenne.)

Art. 8

9. Alors que toutes les autres modifications apportées à la loi précitée du 15 mai 2014 entreront en vigueur le 7 juin 2023 [art. 10 du projet de loi], l'intention est que l'article 9, 4°, de cette loi, tel que modifié par le projet de loi à l'examen, n'entre en vigueur que le 7 juin 2025. À cet effet, l'article 22 de la loi précitée du 15 mai 2014, qui fait partie du chapitre 8 « Disposition transitoire », est complété par un alinéa 2.

L'insertion d'une disposition purement d'entrée en vigueur dans un article contenant une disposition transitoire nuit toutefois à la sécurité juridique. Cette insertion pourrait donner à penser, à tort, au justiciable qui ne se base que sur les intitulés des chapitres de la loi précitée du 15 mai 2014 que toutes les modifications apportées par le projet de loi à l'examen sont entrées en vigueur au même moment. Dans un souci de sécurité juridique, il se recommande dès lors de ne pas insérer la disposition d'entrée en vigueur en projet dans le chapitre 8 « Disposition transitoire » de la loi précitée du 15 mai 2014, mais bien dans un chapitre 9, nouveau, de la même loi intitulé « Entrée en vigueur ».

AMÉLIORATIONS PUREMENT FORMELLES ET CORRECTIONS D'ORDRE PUREMENT LINGUISTIQUE

Art. 2

10. On remplacera l'article 2 du projet de loi par ce qui suit:

“Dans l'article 2 de la loi du 15 mai 2014 relative aux droits et obligations des voyageurs ferroviaires, le 1^o est remplacé par ce qui suit:

“1^o “règlement”: le règlement (UE) 2021/782 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2021 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires (refonte);”.

/

“In artikel 2 van de wet van 15 mei 2014 betreffende de rechten en verplichtingen van reizigers in het treinverkeer, wordt de bepaling onder 1^o vervangen als volgt:

“1^o “verordening”: Verordening (EU) 2021/782 van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2021 betreffende de rechten en verplichtingen van treinreizigers (herschikking);”.

(Dès lors que l'actuel article 2, 1^o, de la loi précitée du 15 mai 2014 ne comporte qu'une seule phrase, que l'article 2 du projet de loi vise à remplacer dans son intégralité, il se recommande, d'un point de vue légistique, de remplacer l'intégralité du 1^o. L'autre modification concerne une correction d'ordre légistique: dans le cas de la législation européenne, les données d'identification doivent être mentionnées telles qu'elles ressortent du *Journal officiel de l'Union européenne*¹.)

Art. 6

11. Dans l'article 9, 2^o, en projet, de la loi précitée du 15 mai 2014, on remplacera les mots “fixées par l'article 6 du règlement” / “vastgesteld door artikel 6 van de verordening” par les mots “fixées par l'article 6, paragraphes 1^{er} et 2, du règlement” / “vastgesteld door artikel 6, leden 1 en 2, van de verordening”.
- (Précision du renvoi. Les obligations imposées par l'article 6, paragraphes 3 et 4, du règlement (UE) 2021/782 figurent en effet à l'article 9, 3^o et 4^o, en projet, de la loi précitée du 15 mai 2014.)
12. Dans le texte néerlandais de l'article 9, 10^o, en projet, de la loi précitée du 15 mai 2014, on remplacera les mots “inzake rechtstreekse vervoerbewijzen overeenkomstig” par les mots “inzake doorgaande tickets overeenkomstig”.
- (La modification proposée vise à faire correspondre la terminologie de la disposition en projet avec celle du règlement (UE) 2021/782, en particulier avec celle des articles 3, point 9 [qui contient une définition de la notion de “doorgaand ticket”, à laquelle correspond la notion de “billet direct” utilisée dans la version française], et 12 du règlement.)
13. Dans le texte néerlandais de l'article 9, 20^o, en projet, de la loi précitée du 15 mai 2014, on remplacera les mots “het vervoer van gehandicapte personen en personen” par les mots “het vervoer van personen met een handicap en personen”.

¹ Voir Conseil d'État, *Principes de technique législative, Guide de rédaction des textes législatifs et réglementaires*, 2008, p. 60, n^o 73.2.

(La modification proposée vise à faire correspondre la terminologie de la disposition en projet avec celle du règlement (EU) 2021/782, en particulier avec celle des articles 3, point 21 [qui définit la notion de “persoon met een handicap”, à laquelle correspond la notion de “personne handicapée” utilisée dans la version française] et 21 à 26 du règlement.)

La même observation s’applique *mutatis mutandis* à l’article 9, 22° à 24°, 26° et 29°, en projet, de la même loi.

14. Dans l’article 9, 29°, en projet, de la loi précitée du 15 mai 2014, on remplacera les mots “conformément à l’article 28 du règlement” / “overeenkomstig artikel 28 van de verordening” par les mots “conformément à l’article 28, paragraphes 1^{er} à 3, du règlement” / “overeenkomstig artikel 28, leden 1 tot 3, van de verordening”.
- (Précision du renvoi. L’obligation imposée par l’article 28, paragraphe 4, du règlement (UE) 2021/782 figure en effet à l’article 9, 30°, en projet, de la loi précitée du 15 mai 2014.)

Art. 9

15. Dans le texte français de l’article 9, alinéa 1^{er}, du projet de loi, on remplacera les mots “les dispositions légales qui” par les mots “les dispositions légales et réglementaires qui”.
- (Concordance avec le texte néerlandais: “... de wettelijke en reglementaire bepalingen die ...”.)

N.B.: Quelques corrections moins importantes ont été communiquées sur un exemplaire du texte au secrétariat de la commission.



dienst Juridische Zaken en Parlementaire Documentatie
service Affaires juridiques et Documentation parlementaire
afdeling Juridische Zaken – division Affaires juridiques

**NOTA TER ATTENTIE VAN DE COMMISSIE VOOR MOBILITEIT, OVERHEIDSBEDRIJVEN
EN FEDERALE INSTELLINGEN**

Volgnummer: SJD/2022/0215

Datum: 15/09/2022

Trefwoorden: PROC – Andere – Wetgevingstechniek – Wetgevingstechnische nota's van de Kamer (296.1)

Betreft: Wetgevingstechnische nota betreffende de in eerste lezing aangenomen artikelen van het wetsontwerp tot wijziging van de wet van 15 mei 2014 betreffende de rechten en verplichtingen van reizigers in het treinverkeer (DOC 55 2728/004)

BIJZONDERE OPMERKINGEN BIJ DE ARTIKELN

Art. 3

1. Het ontworpen artikel 6, § 1, tweede lid, van de wet van 15 mei 2014 'betreffende de rechten en verplichtingen van reizigers in het treinverkeer' wekt de indruk dat de reiziger die een klacht wil indienen bij de nationale handhavingsinstantie, nadat hij geen antwoord gekregen heeft op de klacht die hij ingediend heeft bij de spoorwegonderneming of de stationsbeheerder, dit moet doen binnen drie maanden na de indiening van de oorspronkelijke klacht.

Deze lezing strookt echter niet met artikel 33, lid 1, van de Verordening (EU) 2021/782 waarin bepaald wordt dat “[i]ndien binnen drie maanden na de indiening van de oorspronkelijke klacht geen antwoord is ontvangen, [...] de reiziger het recht [heeft] een klacht in te dienen bij de nationale handhavingsinstantie”. Bovendien bepaalt artikel 28, lid 2, van dezelfde Verordening dat de spoorwegonderneming of de stationsbeheerder binnen een maand na ontvangst van de klacht een gemotiveerd antwoord geeft of, in gerechtvaardigde gevallen, de reiziger meedeelt dat hij binnen een termijn van minder dan drie maanden na de datum van ontvangst van de klacht antwoord zal ontvangen. In het laatste geval zal de reiziger dus pas na verloop van een termijn van drie maanden na de indiening van zijn klacht kunnen vaststellen of hij al dan niet een antwoord ontvangen heeft en zal de termijn waarbinnen hij een antwoord moet ontvangen en waarbinnen hij een klacht kan indienen bij de nationale handhavingsinstantie quasi gelijk zijn.

Om deze discrepantie met de Verordening (EU) 2021/782 weg te werken, en om beide taalversies beter op elkaar af te stemmen, zou de commissie kunnen overwegen om het ontworpen artikel 6, § 1, tweede lid, van de voormelde wet van 15 mei 2014 als volgt te vervangen:

“De klacht wordt ingediend binnen drie maanden te rekenen vanaf de ontvangst van informatie van de spoorwegonderneming of de stationsbeheerder over de afwijzing van de klacht ingediend overeenkomstig artikel 28 van de verordening, of te rekenen vanaf de afloop van de termijn van drie maanden na de indiening van de klacht bij de spoorwegonderneming of de stationsbeheerder bij gebrek aan antwoord binnen deze termijn.”

/

“La plainte est introduite dans un délai de trois mois à compter de la réception des informations fournies par l’entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de la gare sur le rejet de la plainte, introduite conformément à l’article 28 du règlement, ou à compter de l’expiration du délai de trois mois suivant l’introduction de la plainte auprès de l’entreprise ferroviaire ou du gestionnaire de la gare en l’absence de réponse dans ce délai.”

(De voorgestelde wijziging beoogt tevens om de link te verduidelijken tussen, enerzijds, de mogelijkheid om een klacht in te dienen bij de betrokken spoorwegonderneming of de stationsbeheerder overeenkomstig artikel 28 van de Verordening (EU) 2021/782, en, anderzijds, het recht om een klacht in te dienen bij de nationale handhavingsinstantie wanneer de oorspronkelijke klacht afgewezen wordt of zonder antwoord blijft overeenkomstig het ontworpen artikel 6 van de voormelde wet van 15 mei 2014 [art. 3 van het wetsontwerp] en artikel 33 van de Verordening (EU) 2021/782.)

2. Men voege een bepaling onder 1°/1 in, luidende:

“1°/1 in paragraaf 2 worden de woorden “de onderneming die het voorwerp uitmaakt” vervangen door de woorden “de spoorwegonderneming of de stationsbeheerder die het voorwerp uitmaakt”. ”.

/

“1°/1 dans le paragraphe 2, les mots “l’entreprise qui fait l’objet de la plainte” sont remplacés par les mots “l’entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de la gare qui fait l’objet de la plainte”. ”.

(In tegenstelling tot artikel 27 van de Verordening (EG) Nr. 1371/2007, die ingetrokken wordt met ingang van 7 juni 2023, verplicht artikel 28 van de Verordening (EU) 2021/782 niet enkel de spoorwegondernemingen maar ook de stationsbeheerders om een klachtenbehandelingsmechanisme op te zetten, cf. het ontworpen artikel 9, 29°, van de voormelde wet van 15 mei 2014 [art. 6 van het wetsontwerp]. Het ontworpen artikel 6, § 1, tweede lid, van de voormelde wet van 15 mei 2014 bepaalt in dat verband binnen welke termijn reizigers een klacht kunnen indienen bij de nationale handhavingsinstantie indien hun klacht afgewezen of niet beantwoord werd door de betrokken spoorwegonderneming of stationsbeheerder. Het verdient dan ook aanbeveling om artikel 6, § 2, van dezelfde wet in die zin te preciseren dat als de nationale handhavingsinstantie de klacht als ontvankelijk beschouwt, zij de spoorwegonderneming of de stationsbeheerder die het voorwerp uitmaakt van de klacht daarvan op de hoogte brengt. Cf. het ontworpen artikel 7, zevende lid, van de voormelde wet van 15 mei 2014 waarin bepaald wordt dat de instantie de betrokken spoorwegonderneming of de betrokken stationsbeheerder informeert indien zij niet besluit tot een schending van de verordening [art. 4 van het wetsontwerp].)

Art. 6

3. In het ontworpen artikel 9, 17°, van de voormelde wet van 15 mei 2014, vervange men de woorden “in geval van vertraging van meer dan zestig minuten overeenkomstig” / “en cas de retard de plus de soixante minutes conformément” door de woorden “in geval van vertraging van zestig minuten of meer overeenkomstig” / “en cas de retard de soixante minutes ou plus conformément”. (In tegenstelling tot artikel 16 van de Verordening (EG) Nr. 1371/2007, die ingetrokken wordt met ingang van 7 juni 2023, bepaalt artikel 18, lid 1, van de Verordening (EU) 2021/782 dat de verplichtingen inzake terugbetaling of het voorzien van vervoer via alternatieve routes gelden wanneer redelijkerwijs kan worden verwacht dat de vertraging bij aankomst op de eindbestemming 60 minuten of meer zal bedragen.)

4. In het ontworpen artikel 9 van de voormelde wet van 15 mei 2014 vervange men de bepaling onder 19° als volgt:

“19° de niet-naleving van de verplichting om reizigers te informeren over de situatie in geval van vertraging of annulering van de dienst en om hen bij te staan in geval van annulering van de dienst of een vertraging van zestig minuten of meer, overeenkomstig artikel 20 van de verordening;”.

/

“19° le non-respect de l’obligation d’informer les voyageurs de la situation en cas de retard ou d’annulation du service et de les prêter assistance en cas d’annulation du service ou de retard de soixante minutes ou plus conformément à l’article 20 du règlement;”.

(Krachtens artikel 20, lid 1, van de Verordening (EU) 2021/782 geldt de verplichting om de reizigers op de hoogte te brengen van de situatie in alle gevallen waarin er sprake is van vertraging en niet alleen wanneer de vertraging zestig minuten of meer bedraagt. Bovendien bepaalt artikel 20, lid 2, van dezelfde Verordening, in tegenstelling tot artikel 18, lid 2, van de Verordening (EG) Nr. 1371/2007, die ingetrokken wordt met ingang van 7 juni 2023, dat de verplichting om reizigers bij te staan, geldt wanneer de vertraging 60 minuten of meer bedraagt.)

5. In het ontworpen artikel 9, 21°, van de voormelde wet van 15 mei 2014, vervange men de woorden “behandeling van personen met beperkte mobiliteit bij de” / “traitement discriminatoire des personnes à mobilité réduite lors de” door de woorden “behandeling van personen met een handicap en van personen met beperkte mobiliteit bij de” / “traitement discriminatoire des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lors de”.

(Artikel 21, lid 2, van de Verordening (EU) 2021/782 verbiedt niet alleen de discriminerende behandeling van personen met een beperkte mobiliteit bij de reservering of aankoop van vervoerbewijzen, maar ook een dergelijke discriminerende behandeling van personen met een handicap.)

6. In het ontworpen artikel 9, 25°, van de voormelde wet van 15 mei 2014, vervange men de woorden “waarin de bijstand wordt verleend” / “l’assistance conformément” door de woorden “waarin de bijstand aan personen met een handicap en personen met beperkte mobiliteit wordt verleend” / “l’assistance aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite conformément”.

(Precisering van de ontworpen bepaling: artikel 24 van de Verordening (EU) 2021/782 heeft enkel betrekking op de bijstand aan personen met een handicap en personen met een beperkte mobiliteit.)

7. In het ontworpen artikel 9, 27°, van de voormelde wet van 15 mei 2014, vervange men de woorden “het opleiden van het personeel overeenkomstig” / “former le personnel conformément” door de woorden “het opleiden van het personeel rond handicaps overeenkomstig” / “former le personnel sur le handicap conformément”.

(Precisering van de ontworpen bepaling: de opleiding van het personeel waarvan sprake is in artikel 26 van de Verordening (EU) 2021/782 is beperkt tot een opleiding rond handicaps.)

8. In het ontworpen artikel 9 van de voormelde wet van 15 mei 2014, vervange men de bepalingen onder 31° en 32° als volgt:

“31° de niet-naleving van de verplichting voor spoorwegondernemingen om overeenkomstig artikel 29, lid 1, van de verordening dienstkwaliteitsnormen vast te stellen en een kwaliteitsbeheersysteem in te voeren;

32° de niet-naleving van de verplichting voor spoorwegondernemingen om hun activiteiten te evalueren op basis van de door hen gedefinieerde dienstkwaliteitsnormen en om een verslag over de kwaliteit van de dienstverlening op hun website te publiceren overeenkomstig artikel 29, lid 2, van de verordening;”.

/

“31° le non-respect de l’obligation pour les entreprises ferroviaires de définir des normes de qualité du service et de mettre en œuvre un système de gestion de la qualité conformément à l’article 29, paragraphe 1^{er}, du règlement;

32° le non-respect de l’obligation pour les entreprises ferroviaires d’évaluer leurs activités d’après les normes de qualité du service qu’elles ont définies et de publier un rapport sur la qualité du service sur leur site internet conformément à l’article 29, paragraphe 2, du règlement;”.

(De verplichting voor spoorwegondernemingen om hun activiteiten te evalueren op basis van de door hen gedefinieerde dienstkwaliteitsnormen is opgenomen in artikel 29, lid 2, van de Verordening (EU) 2021/782 en hoort dus eerder thuis in het ontworpen artikel 9, 32°, van de voormelde wet van 15 mei 2014. + Wetgevingstechnische verbetering van de verwijzing naar de Verordening (EU) 2021/782: aanpassing aan de Europese nomenclatuur.)

Art. 8

9. Terwijl alle andere wijzigingen die aangebracht worden aan de voormelde wet van 15 mei 2014 in werking zullen treden op 7 juni 2023 [art. 10 van het wetsontwerp], is het de bedoeling dat artikel 9, 4°, van die wet, zoals gewijzigd door het voorliggend wetsontwerp, pas in werking treedt op 7 juni 2025. Hiertoe wordt artikel 22 van de voormelde wet van 15 mei 2014, dat deel uitmaakt van het hoofdstuk 8 “Overgangsbepaling”, aangevuld met een tweede lid.

Het komt de rechtszekerheid echter niet ten goede om een zuivere inwerkingtredingsbepaling in te voegen in een artikel dat een overgangsbepaling bevat. Hierdoor kan de rechtszoekende die zich enkel laat leiden door de opschriften van de hoofdstukken van de voormelde wet van 15 mei 2014 onterecht de indruk krijgen dat alle wijzigingen die het voorliggend wetsontwerp aanbrengt op hetzelfde moment in werking getreden zijn. Omwille van de rechtszekerheid verdient het dan ook aanbeveling om de ontworpen inwerkingtredingsbepaling niet in te voegen in hoofdstuk 8 “Overgangsbepaling” van de voormelde wet van 15 mei 2014, maar wel in een nieuw hoofdstuk 9 van dezelfde wet met als opschrift “Inwerkingtreding”.

LOUTER VORMELIJKE VERBETERINGEN EN TAALKUNDIGE CORRECTIES

Art. 2

10. Men vervange artikel 2 van het wetsontwerp als volgt:

“In artikel 2 van de wet van 15 mei 2014 betreffende de rechten en verplichtingen van reizigers in het treinverkeer, wordt de bepaling onder 1° vervangen als volgt:

“1° “verordening”: Verordening (EU) 2021/782 van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2021 betreffende de rechten en verplichtingen van treinreizigers (herschikking).”.

/

“Dans l’article 2 de la loi du 15 mai 2014 relative aux droits et obligations des voyageurs ferroviaires, le 1° est remplacé par ce qui suit:

“1° “règlement”: le règlement (UE) 2021/782 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2021 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires (refonte).”.

(Aangezien het huidige artikel 2, 1°, van de voormelde wet van 15 mei 2014 slechts één zin omvat, die artikel 2 van het wetsontwerp beoogt integraal te vervangen, is het uit wetgevingstechnisch oogpunt aanbevolen de volledige bepaling onder 1° te vervangen. De overige wijziging betreft een wetgevingstechnische verbetering: in het geval van Europese wetgeving moeten de identificatiegegevens vermeld worden zoals deze blijken uit het *Publicatieblad van de Europese Unie*.¹)

Art. 6

11. In het ontworpen artikel 9, 2°, van de voormelde wet van 15 mei 2014, vervange men de woorden “vastgesteld door artikel 6 van de verordening” / “fixées par l’article 6 du règlement” door de woorden “vastgesteld door artikel 6, leden 1 en 2, van de verordening” / “fixées par l’article 6, paragraphes 1^{er} et 2, du règlement”.
- (Precisering van de verwijzing. De verplichtingen opgelegd door artikel 6, leden 3 en 4, van de Verordening (EU) 2021/782 zijn immers opgenomen in het ontworpen artikel 9, 3° en 4°, van de voormelde wet van 15 mei 2014.)
12. In de Nederlandse tekst van het ontworpen artikel 9, 10°, van de voormelde wet van 15 mei 2014, vervange men de woorden “inzake rechtstreekse vervoerbewijzen overeenkomstig” door de woorden “inzake doorgaande tickets overeenkomstig”.
- (De voorgestelde wijziging beoogt de bewoordingen van de ontworpen bepaling af te stemmen op deze van de Verordening (EU) 2021/782, en in het bijzonder op deze van de artikelen 3, punt 9 [dat een definitie bevat van het begrip “doorgaand ticket”, waarmee het in de Franse versie gebruikte begrip “billet direct” overeenstemt] en 12 van de Verordening.)
13. In de Nederlandse tekst van het ontworpen artikel 9, 20°, van de voormelde wet van 15 mei 2014, vervange men de woorden “het vervoer van gehandicapte personen en personen” door de woorden “het vervoer van personen met een handicap en personen”.
- (De voorgestelde wijziging beoogt de bewoordingen van de ontworpen bepaling af te stemmen op deze van de Verordening (EU) 2021/782, en in het bijzonder op deze van de artikelen 3, punt

¹ Zie Raad van State, *Beginnelsen van de wetgevingstechniek. Handleiding voor het opstellen van wetgevende en reglementaire teksten*, 2008, p. 60, nr. 73.2.

21 [dat een definitie bevat van het begrip “persoon met een handicap”, waarmee het in de Franse versie gebruikte begrip “personne handicapée” overeenstemt] en 21 tot 26 van de Verordening.)

Dezelfde opmerking geldt mutatis mutandis voor het ontworpen artikel 9, 22° tot 24°, 26° en 29° van dezelfde wet.

14. In het ontworpen artikel 9, 29°, van de voormelde wet van 15 mei 2014, vervange men de woorden “overeenkomstig artikel 28 van de verordening” / “conformément à l’article 28 du règlement” door de woorden “overeenkomstig artikel 28, leden 1 tot 3, van de verordening” / “conformément à l’article 28, paragraphes 1^{er} à 3, du règlement”.
- (Precisering van de verwijzing. De verplichting opgelegd door artikel 28, lid 4, van de Verordening (EU) 2021/782 is immers opgenomen in het ontworpen artikel 9, 30°, van de voormelde wet van 15 mei 2014.)

Art. 9

15. In de Franse tekst van artikel 9, eerste lid, van het wetsontwerp, vervange men de woorden “les dispositions légales qui” door de woorden “les dispositions légales et réglementaires qui”.
- (Overeenstemming met de Nederlandse tekst: “... de wettelijke en reglementaire bepalingen die ...”.)

N.B.: Enkele minder belangrijke verbeteringen werden op een exemplaar van de tekst aan het commissiesecretariaat bezorgd.