

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft: Standpuntbepaling Vlaamse Regering over het voorontwerp van wet tot wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex

1. Inleiding

Overeenkomstig artikel 6, § 4, 3° van de Bijzondere Wet van 8 augustus 1980 tot hervorming van de instellingen (hierna BWHI), worden de Gewestregeringen betrokken bij “het ontwerpen van de regels van de algemene politie en de reglementering op het verkeer en vervoer, alsook van de technische voorschriften inzake verkeers- en vervoermiddelen”. Deze betrokkenheid wordt geregeld door het Protocol van de Interministeriële Conferentie voor Mobiliteit, Infrastructuur en Communicatie van 24 april 2001.

2. Toelichting

2.1. Context

Bij brief van 2 december 2016, met kenmerk 00274/MJ, vraagt de federale minister van Mobiliteit het advies van de Vlaamse Regering binnen een termijn van 2 maanden. Deze adviesvraag heeft als voorwerp het voorontwerp van wet tot wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex.

2.2. Algemene bespreking

Zoals toegelicht in de Memorie van Toelichting beoogt het voorliggende voorontwerp van wet een aantal wijzigingen aan te brengen aan de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex, onder meer om de duidelijkheid en de leesbaarheid van sommige bepalingen te verbeteren. Daarnaast voorziet het voorontwerp in de omzetting van de Richtlijn 2016/882 van de Commissie van 1 juni 2016 tot wijziging van de Richtlijn 2007/59/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende de taalvereisten. Tot slot wordt de omzetting van al door de Spoorcodex omgezette Europese richtlijnen verfijnd en wordt er rekening gehouden met de aanvaarding van de verordeningen van de Europese Commissie.

Het voorontwerp van wet bevat 2 nieuwe bijlagen, toe te voegen aan de Spoorcodex:

- Bijlage 7/1 - Communautair model voor de vergunning en het geharmoniseerd aanvullend bevoegdheidsbewijs;
Zoals toegelicht in de Memorie van Toelichting, zet deze nieuwe bijlage de bijlage 1, punt 4 van de Richtlijn 2007/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 inzake de certificering van machinisten die locomotieven en treinen op het spoorwegsysteem van de Gemeenschap besturen om in federale regelgeving.
- Bijlage 27 - Over te leggen documentatie over het netwerkspecifieke deel van het veiligheidscertificaat
Zoals verduidelijkt in de Memorie van Toelichting zet deze nieuwe bijlage 27 bijlage 2 "Aanmelding van nationale veiligheidsvoorschriften" van de Spoorwegveiligheidsrichtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 om in federale regelgeving.

2.3. Artikelsgewijze bespreking

Hoofdstuk 1 van het voorliggende voorontwerp van wet bevat enkele algemene bepalingen.

Artikel 3 van het voorliggende voorontwerp van wet heft enerzijds de definities van 3 niet in de Spoorcodex voorkomende begrippen op en voegt anderzijds de definitie van het begrip "hulponderneming" toe in de Spoorcodex.

Artikel 4 verbetert een schrijffout in de tekst van artikel 4, § 2 van de Spoorcodex.

Artikel 5 van het voorontwerp vult artikel 7 van dezelfde codex aan met de bepaling "*4° een minimumbedrag van dekking van de burgerlijke aansprakelijkheid. De Koning bepaalt dit bedrag.*". Volgens de memorie van toelichting bij het voorliggende voorontwerp van wet vloeit deze bepaling voort uit de aanneming van de uitvoeringsverordening 2015/171 van de Commissie van 4 februari 2015 betreffende bepaalde aspecten van de procedure voor de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen.

De artikelen 6, 7, 8, 9, 10 en 11 hebben tot doel "formele wijzigingen" aan de Spoorcodex aan te brengen en om enkele typfouten te verbeteren.

Specifiek met betrekking tot artikel 7 van het voorontwerp is het evenwel onduidelijk welke wijziging wordt aangebracht. Dat artikel stelt dat de woorden "en voor de dienstverlening in die voorzieningen" in artikel 21, eerste lid, van de Spoorcodex worden opgeheven. Artikel 21, eerste lid, van de Codex bevat evenwel tweemaal de zinsnede "en voor de dienstverlening in die voorzieningen".

Als gevolg van artikel 9 van het voorontwerp wordt het woord "*aanvrager*" in artikel 24, §§1 en 2, van de spoorcodex steeds vervangen door "*kandidaat*". Deze aanpassing werd evenwel reeds doorgevoerd bij de wijziging van de Spoorcodex met de wet van 15 juni 2015.

Artikel 12 brengt 2 wijzigingen aan in artikel 62 van de Codex:

- in paragraaf 3, 5°, worden de woorden “*tussen 2 stations*” vervangen door de woorden “*tussen stations*”;
- in paragraaf 5, 4° worden de woorden “*in de artikelen 5, 6, 7, 1° en 3°, 8 en 9*” vervangen door de woorden “*in de artikelen 5, 6, 7, 8 en 9*”.

Artikel 13 wijzigt artikel 63 van de Codex: op volgende punten:

- aan paragraaf 2 wordt volgende tekst toegevoegd: “*In geval er een beroep wordt ingesteld tegen de weigering capaciteit te verlenen of tegen de voorwaarden van capaciteitsaanbod, beslist het toezichthoudend orgaan ofwel dat er geen reden is om de beslissing van de infrastructuurbeheerder te wijzigen, ofwel dat de betwiste beslissing overeenkomstig zijn beslissing wordt gewijzigd.*”
- het tweede lid van paragraaf 3 wordt opgeheven.

Artikelen 14 en 15 heffen enkele bepalingen in respectievelijk artikelen 68 en 74 van de Spoorcodex op.

Zoals toegelicht in de Memorie van Toelichting heeft artikel 16 van het voorliggende voorontwerp van wet tot doel alle artikelen van de Spoorcodex die handelen over bestuurlijke boetes te wijzigen om de leesbaarheid en de begrijpbaarheid te verbeteren en om in de praktijk vastgestelde moeilijkheden op te lossen.

Artikel 17 vult artikel 77 van de Spoorcodex aan met volgend lid: “*De veiligheidsinstantie organiseert minstens één keer per jaar een veiligheidsoverleg dat alle, bij spoorveiligheid, betrokken en belanghebbende partijen samenbrengt, en onder andere, de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerders, de fabrikanten en het onderzoeksorgaan.*”

In voormelde bepaling, die het juridisch bestaan vastlegt van het overlegplatform inzake veiligheid, dat opgericht werd naar aanleiding van de aanbevelingen van de parlementaire onderzoekscommissie Buizingen, ontbreekt het woord “*omvat*”.

Artikel 18 zet in artikel 78 van de Codex enerzijds een foutieve verwijzing recht en schrapt anderzijds het tweede lid van artikel 78, dat in dit artikel niet op zijn plaats is.

De voorschriften van artikelen 19 tot en met 30 van het voorliggende voorontwerp van wet hebben tot doel de verschillende bepalingen met betrekking tot de retributies verschuldigd als vergoeding voor de prestaties uitgevoerd door de veiligheidsinstanties onderling te harmoniseren en om de leesbaarheid van de teksten te verbeteren.

Door de wijzigingen die artikel 19 van het voorontwerp aanbrengt aan artikel 79 van de Spoorcodex wordt in de Nederlandstalige tekst van §5 tweemaal het werkwoord “*gestart*” ingevoegd.

Artikel 31 vervangt de bepalingen van artikel 92 van de Spoorcodex. De nieuwe bepalingen schrijven voor dat de spoorwegondernemingen én de infrastructuurbeheerder jaarlijks een verslag indienen bij de veiligheidsinstantie over de veiligheid tijdens het voorbije kalenderjaar en dat de spoorwegondernemingen een kopie van dit verslag sturen naar de infrastructuurbeheerder. Het aangepast artikel bepaalt verder welke informatie er onder welke vorm moet worden verstrekt.

Artikel 32 voegt in titel 4, hoofdstuk 3 van de Spoorcodex een nieuw artikel 94/1. toe, dat volgens de Memorie van Toelichting volledig aansluit op een aanbeveling van het onderzoeksorgaan naar aanleiding van het ongeval te Wetteren. Dit nieuwe artikel verduidelijkt tevens het juridische regime van toepassing op de hulpondernemingen

De aanpassingen die artikel 33 van het voorliggende ontwerp aanbrengt aan artikel 98 van de Spoorcodex hebben tot doel de koning de bevoegdheid te geven om ook de wijze waarop de veiligheidsvergunning wordt vernieuwd en geschorst te bepalen.

Artikel 34 van het voorontwerp van wet vult artikel 99, § 2, tweede lid van de Spoorcodex aan met volgende zin:

“De certificering is gebaseerd op de documentatie die de spoorwegonderneming werd versterkt overeenkomstig bijlage 27.”.

Volgens de Memorie van Toelichting zet artikel 34 artikel 10, § 2, b), van de Spoorwegveiligheidsrichtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004, om de documentatie nader te omschrijven die een spoorwegonderneming in het kader van zijn aanvraag voor een veiligheidscertificaat deel B moet voorleggen aan de veiligheidsinstantie, om in federale regelgeving.

Artikel 35 vervangt de bepaling onder 3° van artikel 111, § 1, van de Spoorcodex door volgende tekst: *“3° kan onderzoeken voeren naar andere dan in de punten 1° en 2° bedoelde exploitatieongevallen en -incidenten en naar ongevallen en incidenten met een weerslag op de exploitatie volgens de door de Koning bepaalde criteria en regels;”.*

De aanpassingen die artikel 36 van het voorliggende ontwerp aanbrengt aan artikel 103 van de Spoorcodex hebben tot doel de koning de bevoegdheid te geven om ook de wijze waarop het veiligheidscertificaat wordt verlengd en geschorst te bepalen.

Artikel 37 vult artikel 122 van de Spoorcodex aan met de paragrafen 8 en 9. In paragraaf 8 wordt uiteengezet wanneer er geen bestuurlijke boete kan worden opgelegd, terwijl paragraaf 9 bepaalt dat bij strafrechtelijke vervolging de in artikel 112 vermelde termijnen opgeschort worden tot de strafrechter uitspraak heeft gedaan.

Artikel 38 voegt in titel 4, hoofdstuk 6 van de codex een nieuwe afdeling 2/1 in met als titel “Vergoeding voor prestaties”.

Artikel 39 voegt in de nieuwe afdeling 2/1 een artikel 112/1 in dat bepaalt in paragraaf 1 dat de houder van een veiligheidsvergunning en de houder van een veiligheidscertificaat deel B die gebruik maken van het netwerk een jaarlijkse retributie verschuldigd zijn bestemd voor de dekking van de kosten van het onderzoeksorgaan. Paragraaf 2 bepaalt dat de koning het retributie bedrag bepaalt, terwijl paragraaf 3 hoe de verdeling van deze retributie geschiedt over de houder van een veiligheidsvergunning en de houders van een veiligheidscertificaat deel B.

Artikel 40 vervangt in artikel 132, §1 van de Spoorcodex de bepaling onder 1° door:

“1° (de veiligheidsinstantie) houdt een register bij van alle afgegeven, bijgewerkte, vernieuwde, gewijzigde, vervallen, geschorste, ingetrokken of als verloren, gestolen of vernietigd opgegeven vergunningen van een treinbestuurder. Dit register bevat voor iedere vergunning de in bijlage 7/1 voorgeschreven gegevens. Deze gegevens zijn beschikbaar door middel van een nationaal nummer dat aan elke bestuurder is toegewezen. Dit register wordt regelmatige bijgewerkt.”.

Artikel 41 vervangt in artikel 136, tweede lid, van de Spoorcodex de woorden “*op de veiligheidsinstantie volgens de procedure voorzien in artikel 142, §3*” door de woorden “*in een beroep doen beroep gaan bij de Arbeidsrechtbank*”. De Memorie van Toelichting verduidelijkt deze aanpassing door erop te wijzen dat de eerste opdracht van de Belgische veiligheidsinstantie de veiligheid betreft en het niet goed is om de werking van deze instantie te verstoren door dit soort van beroepen.

Artikel 42 vervangt in artikel 140, §1 van de Spoorcodex de bepaling onder 1° door:

“1° (Elke spoorwegonderneming en de spoorweginfrastructuurbeheerder) houdt een register bij of zorgen dat een register wordt bijgehouden, van alle afgegeven, bijgewerkte, vernieuwde, gewijzigde, vervallen, geschorste, ingetrokken of als verloren, gestolen of vernietigd opgegeven bevoegdheidsbewijzen. Dit register bevat voor iedere bevoegdheidsbewijs de in bijlage 7/1 voorgeschreven gegevens, alsook deze gegevens betreffende de periodieke controles vermeld in artikel 173. Dit register wordt regelmatige bijgewerkt.”

Artikel 142, §3, van de Spoorcodex zette artikel 21, §2, van de richtlijn 2007/59 om in federale regelgeving. Deze omzetting bevatte – zoals toegelicht in de Memorie van Toelichting – 2 fouten. Artikel 43 van voorliggend voorontwerp van wet zet deze fouten recht en verduidelijkt bovendien de regels inzake beroep. In het tweede lid van de gewijzigde paragraaf 3 wordt een termijn opgelegd waarbinnen de treinbestuurder op straffe van onontvankelijkheid een aanvraag tot herziening dient in te dienen. De Nederlandstalige omschrijving van die termijn kan evenwel tot discussie leiden. De Nederlandstalige tekst luidt als volgt:

“Op straffe van onontvankelijkheid dient hij de aanvraag tot herziening, naar behoren gemotiveerd, in bij de veiligheidsinstantie per aangetekende zending en dit gedurende de maand die volgt op de kennisgeving van de beslissing.” (eigen onderlijning)

Deze bepaling kan op twee manieren geïnterpreteerd worden:

- Ofwel beschikt de treinbestuurder over een termijn van één maand volgend op de kennisgeving van de beslissing om de aanvraag in te dienen (vb.: kennisgeving dateert van 15 januari 2017, dan loopt de termijn van op 14 februari 2017);
- ofwel moet de aanvraag ingediend zijn voor het einde van de (kalender)maand die volgt op de datum van de kennisgeving van de beslissing (vb.: de kennisgeving dateert van 15 januari 2017, dan loopt de termijn af op 27 februari 2017).

Uit de Franstalige tekst valt duidelijk af te leiden dat het eerste het geval is. Idealiter wordt dat ook in de Nederlandstalige tekst verduidelijkt.

Artikelen 44 en 45 van het voorontwerp passen de terminologie in de artikelen 150 en 151 van de Spoorcodex betreffende de begeleiders van treinen aan.

Artikel 46 van het voorontwerp van wet voegt in titel 5, hoofdstuk 2, van de Spoorcodex een nieuw artikel 151/1 in. Zoals verduidelijkt in de Memorie van Toelichting is in het kader van het plan voor vermindering van nationale veiligheidsregels, gewild door de Europese Commissie en dit in het licht van de komst van het vierde spoorwegpakket, de certificering van begeleiders van reizigerstreinen door de veiligheidsinstantie gedoemd om te verdwijnen. De TSI Exploitatie bepaalt immers dat het aan de spoorwegondernemingen toekomt om de verantwoordelijkheid te dragen voor deze certificatie en om de regels in dit verband op te nemen in hun veiligheidsbeheerssysteem. Het nieuwe artikel heeft als doel deze overgang voor te bereiden door de spoorwegondernemingen die dit wensen toe te laten om vanaf nu de certificering van treinbegeleiders voor hun

rekening te nemen, op voorwaarde dat zij als gevolg daarvan hun veiligheidsbeheerssysteem aanpassen én op voorwaarde dat zij de herziening van hun veiligheidscertificaat aanvragen om de nieuwe maatregelen goedgekeurd te krijgen door de veiligheidsinstantie.

De artikelen 47 tot en met 54 hebben tot doel de bepalingen van de Spoorcodex met betrekking tot de procedure voor de indienststelling van subsystemen en voertuigen te verduidelijken en te harmoniseren.

Artikel 55 van het voorliggende voorontwerp van wet wijzigt artikel 201 van de Spoorcodex zodanig dat de koning niet langer bevoegd is voor de erkenning van aangemelde instanties;

Artikel 56 van het voorontwerp wijzigt artikel 202 van de Spoorcodex, enerzijds – voor wat de erkenning betreft, te verwijzen naar de verordening (EG) nr. 765/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 9 juli 2008 tot vaststelling van de eisen inzake accreditatie en markttoezicht betreffende het verhandelen van producten en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 339/93 in plaats van naar Belgische regelgeving omdat de in het buitenland erkende instanties die hun erkenning vragen, niet mogen worden uitgesloten en anderzijds om de delegaties van de koning te verbeteren.

Artikel 57 schrapt de woorden “*door hem*” in het eerste lid van artikel 203 van de Spoorcodex. Deze wijziging gaat samen met de wijziging van artikel 55 van het voorliggende voorontwerp van wet.

Ten einde de voorwaarden van aanmelding naar waar wordt verwezen te verduidelijken, vervangt artikel 58 van het voorontwerp in artikel 204 van de Spoorcodex de woorden “*aan de aanmeldingscriteria*” door de woorden “*aan de criteria van bijlage 21*”.

Artikel 59 van het voorontwerp wijzigt de bepalingen van artikel 205 van de Spoorcodex in dezelfde logica van administratieve vereenvoudiging als de wijziging van artikel 201, in die zin dat het niet meer aan de koning toekomt om de instanties, die belast zijn met de uitvoering van de keuringsprocedure van conformiteit met de veiligheidsvoorschriften, aan te wijzen. De koning zal nog enkel de nadere regels voor het indienen van de aanwijzingsaanvraag, de procedure voor de toekenning en de regels inzake controle, schorsing en intrekking van de aanwijzing bepalen.

De wijziging van artikel 205 heeft tevens voor gevolg dat artikel 206 van de Spoorcodex nutteloos wordt. Artikel 60 van het voorontwerp van wet heft dan ook voormeld artikel 206 op.

Artikel 61 van het voorliggende voorontwerp van wet brengt enerzijds enkele formele wijzigingen aan artikel 210 van de Spoorcodex aan. Anderzijds wordt dit artikel 210 aangepast om te verduidelijken wat er moet gebeuren in het geval dat na aanvraag van de schrapping van een voertuig een aanvraag tot weder indienststelling ervan wordt gevraagd.

Artikel 62 van het voorontwerp vervangt de voorschriften van artikel 211 van de Spoorcodex ten einde de verplichtingen die wegen op de veiligheidsinstantie en op de infrastructuurbeheerder wat betreft het infrastructuurregister te verduidelijken.

Artikel 63 voegt aan artikel 213 van de Spoorcodex een vierde paragraaf toe met als tekst: “*§ 4. De in § 1. Bedoelde personeelsleden vertonen bij de uitoefening van hun opdracht hun legitimatiekaart waarvan de Koning het model bepaalt.*”.

De aanpassingen/aanvullingen voorgesteld in artikelen 64 tot en met 72 van het voorliggende voorontwerp van wet hebben tot doel de bepalingen met betrekking tot bestuurlijke boetes in zijn geheel te herzien om de leesbaarheid en begrijpelijkheid ervan te verbeteren.

Zoals toegelicht in de Memorie van Toelichting werd hierbij volgende logica gevolgd:

1. de inbreuken worden duidelijk omschreven, in plaats van verwijzingen naar artikelen;
2. de aanpak voor wat de bestuurlijke boetes betreft voorzien in de Spoorcodex en deze voorzien door de uitvoeringsbesluiten wordt geharmoniseerd;
3. de boetes worden gegroepeerd per bedrag (volgens hun graad van ernst).

Daarnaast worden 3 nieuwe bestuurlijke boetes toegevoegd; boetes voor:

1. het niet naleven van het houden van een infrastructuurregister (art. 211 van de Spoorcodex);
2. het niet uitvoeren van de onafhankelijke evaluaties (art. 220 van de Codex);
3. het niet meedelen van de resultaten van deze evaluaties aan de veiligheidsinstantie en het niet naleven van de verplichtingen, bedoeld in het nieuwe artikel 94/1 van de Spoorcodex, en die verbonden zijn aan het statuut van hulponderneming.

Opgemerkt wordt dat artikel 65 foutief verwijst naar artikel 61 van het voorliggende voorontwerp van wet, waar dit artikel 64 moet zijn.

Artikel 69 tot en met 71 van het voorliggend voorontwerp leggen de inbreuken van eerste, tweede en derde graad vast. In de tweede paragraaf van ieder artikel wordt voor de verschillende inbreuken de bedragen van de bestuurlijke boete vastgelegd. Deze bedragen verschillen evenwel van de bedragen die vastgelegd zijn in artikel 214, §2, van de Spoorcodex, zoals het gewijzigd zal worden door artikel 65 van het voorliggend voorontwerp.

Artikel 73 van het voorliggend voorontwerp van wet voegt een nieuwe paragraaf 7 toe aan artikel 217 van de Spoorcodex, luidende:

“§7. De in paragraaf 1 bedoelde personeelsleden vertonen bij de uitoefening van hun opdrachten hun legitimatiekaart, waarvan de Koning het model bepaalt.”. Vandaag ontbreekt echter voor de agenten van het toezichthoudend orgaan de verplichting om bij de uitoefening van hun opdrachten hun legitimatiekaart te vertonen.

Artikel 74 van het voorontwerp van wet wijzigt artikel 220 van de Spoorcodex ten einde de verplichtingen van de verschillende partijen die betrokken zijn bij onafhankelijke evaluaties te verduidelijken en om de procedure te verduidelijken voor de verzending van de resultaten van deze evaluaties aan de veiligheidsinstantie, die vervolgens de minister (bevoegd voor de regulering van het spoorwegvervoer hiervan op de hoogte brengt. In voorkomend geval kan de minister de gepaste maatregelen nemen om elke tekortkoming te verhelpen.

Het aangepaste artikel bepaalt tevens dat de onafhankelijke evaluatie minstens om de 5 jaar moet worden uitgevoerd en voor de eerste keer uiterlijk op 31 december 2018.

Artikel 75 van het voorontwerp vervangt in artikel 221/4, vijfde lid, van de Spoorcodex de woorden *“van de inleiding van de zaak”* door de woorden *“bij het neerleggen van zijn eerste conclusies”*. De omvang van het dossier maakt het immers onmogelijk om dit te leggen op de dag waarop de zaak wordt ingeleid. Daarom wordt nu bepaald om op dezelfde wijze te procederen als bij de administratieve procesvoering voor de Raad van State.

Artikel 76 van het voorliggende voorontwerp van wet beoogt de omzetting van de overgangsmaatregel voorzien in de Richtlijn (EU) 2016/882 van de Commissie van 1 juni 2016 tot

wijziging van Richtlijn 2007/59/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende de taalvereisten.

Daar waar de Richtlijn als overgangsdatum *1 juli 2016* voorziet, vermeldt de voorliggende ontwerptekst *1 januari 2016*. Een materiële vergissing?

Artikelen 77, 78 en 79 hebben tot doel de gebruikte terminologie te verbeteren en de overeenstemming tussen de Nederlandse en Franse linguïstieke versies van de diverse bepalingen te verzekeren.

Artikel 80 bepaalt dat de bijlage 1 bij het voorliggende ontwerp van wet in de Spoorcodex wordt ingevoegd als bijlage 7/1.

Artikelen 81 en 82 hebben tot doel de in de Nederlandse tekst gebruikte terminologie te verbeteren.

De bepalingen in artikel 83 beogen enerzijds in de Nederlands tekst van bijlage 12 van de Spoorcodex de gebruikte terminologie te verbeteren en vervangen anderzijds de bepalingen onder 8. door nieuwe voorschriften in verband met het taalexamen voor treinbestuurders. Deze nieuwe bepalingen werden nagenoeg letterlijk overgenomen uit de bijlage bij de Richtlijn (EU) 2016/882 van de Commissie van 1 juni 2016 tot wijziging van Richtlijn 2007/59/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende de taalvereisten.

Voorgesteld wordt om in voormeld bijlage 12 consequent de term "*treinbestuurders*" (zoals gedefinieerd in de Spoorcodex) te hanteren in plaats van de term "*bestuurders*", zoals gebruikt in het voorliggende voorontwerp van wet

Artikel 84 werkt de verwijzing in bijlage 14, 1.1. en 2.1., van de Spoorcodex bij. Er wordt nu verwezen naar de Verordening(EU) van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2013 betreffende richtsnoeren van de Unie voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk en tot intrekking van het Besluit nr. 661/2010/EU.

De wijzigingen voorgesteld in de artikelen 85, 86 en 87 zijn louter van formele aard en hebben tot doel fouten in de terminologie van te verbeteren.

Artikel 88 bepaalt dat de bijlage 2 bij het voorliggende ontwerp van wet in de Spoorcodex wordt ingevoegd als bijlage 27.

Artikel 89 van het voorliggende voorontwerp van wet voegt in artikel 578 van het Gerechtelijk wetboek een bepaling 25° in luidende "*25° beroepen overeenkomstig artikel 136, tweede lid, van de Spoorcodex.*".

Bijlage 1 bij het voorliggende voorontwerp van wet wordt de nieuwe bijlage 7/1 bij de Spoorcodex. In deze bijlage geeft een overzicht van de in de nationale registers opgenomen minimumgegevens in verband met de vergunning en in verband met het bevoegdheidsbewijs.

Bijlage 2 bij het voorliggende voorontwerp van wet wordt de nieuwe bijlage 27 bij de Spoorcodex. Deze bijlage heeft een overzicht van de documenten die bij de veiligheidsinstantie moeten worden

ingediend zodat de veiligheidsinstantie het netwerk specifieke deel van het veiligheidscertificaat kan afgeven.

2.4. Juridische bespreking

Op grond van artikel 6, §1, X, 2°bis, BWHI is de federale overheid bevoegd om de regels vast te stellen met betrekking tot het juridisch stelsel van de spoorwegen beheerd door Infrabel en de NMBS. Verschillende bepalingen die worden gewijzigd, beperken zich evenwel niet tot die materie, maar hebben betrekking op de toegang tot het beroep van spoorwegonderneming, treinbestuurder of – begeleider waarvoor de gewesten bevoegd zijn op grond van artikel 6, §1, VI, eerste lid, 6° BWHI.

Zo voegt artikel 5 van het voorontwerp in artikel 7 van de Spoorcodex een bijkomende voorwaarde in om als spoorwegonderneming spoorwegvervoerdiensten te verrichten en toegang te hebben tot de spoorweginfrastructuur. De spoorwegonderneming wordt verplicht om te beschikken over een minimumbedrag van dekking van de burgerlijke aansprakelijkheid.

Deze verplichting moet worden aanzien als een voorwaarde inzake financiële draagkracht waarvan de Raad van State op 27 mei 2013 in haar advies 53.169/VR over het ontwerp van koninklijk besluit inzake de registratie van EETS-aanbieders duidelijk heeft geformuleerd dat deze voorwaarden moeten worden gekwalificeerd als vestigingsvoorwaarden:

“De genoemde vereisten, waaraan dient te zijn voldaan om de activiteiten van EETS aanbieder te kunnen uitoefenen, kunnen hoofdzakelijk worden herleid tot vereisten inzake beroepsbekwaamheid, technische uitrusting en financiële draagkracht. Aldus worden voorwaarden geformuleerd waaraan moet zijn voldaan om toegang te krijgen tot het verrichten van een economische activiteit. Zulke voorwaarden, die slaan op de essentie van de betrokken activiteit, dienen te worden gekwalificeerd als vestigingsvoorwaarden in de zin van artikel 6, §1, VI, vijfde lid, 6°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 waarvoor, behoudens inzake toerisme, de federale overheid bevoegd is.”

Artikels 21, 22, 23 en 24 van het voorontwerp leggen retributies vast, respectievelijk voor het verkrijgen van een vergunning, voor de personen of instellingen die een aanvraag tot erkenning indienen voor de opleiding en examinering van treinbestuurders en voor de personen of instellingen die met het medisch en psychologisch onderzoek zijn belast, welke onderzoeken verplicht worden opgelegd aan een kandidaat- treinbestuurder bij een aanvraag tot vergunning van treinbestuurder.

Artikel 40 en 42 van het voorontwerp wijzigen respectievelijk de regels van het register van de vergunningen voor treinbestuurders en deze van het register van de bevoegdheidsbewijzen van treinbestuurders.

Artikel 41 bevat de procedure om een kandidaat treinbestuurder de mogelijkheid te verschaffen beroep in te stellen tegen een beslissing betreffende de afgifte, schorsing of intrekking van het bevoegdheidsbewijs.

Een vergunning van treinbestuurder wordt slechts afgegeven aan de kandidaat die attesteert dat hij voldoet aan de minimumvoorwaarden voor wat betreft medische en psychologische eisen, basisscholing en algemene vakbekwaamheid.

Dit zijn derhalve beroepskwalificaties en maken vestigingsvoorwaarden uit in de zin van artikel 6, §1, VI, eerste lid, 6° BWHI.

Alle bepalingen die betrekking hebben op de vergunning van treinbestuurder raken dan ook aan de bevoegdheid van de gewesten inzake de toegang tot het beroep.

Om begeleider van een trein te worden, moet een brevet van vakbekwaamheid worden behaald (artikel 150 van de Spoorcodex) wat eveneens moet worden aanzien als een vestigingsvoorwaarde. Artikel 44 van het voorontwerp wijzigt het brevet van vakbekwaamheid in het brevet van professionele geschiktheid. Artikel 45 van het voorontwerp wijzigt het brevet van begeleider van reizigerstreinen in een brevet van professionele geschiktheid en wijzigt de vereiste vakbekwaamheid in de vereiste professionele geschiktheid. Ook deze bepalingen raken aan de gewestelijke bevoegdheid inzake de toegang tot het beroep.

Artikel 82 en 83 van het voorontwerp brengen een aantal wijzigingen aan in respectievelijk bijlagen 11 en 12 van de Spoorcodex. Die bijlagen sommen de vakkennis betreffende het rollend materieel en de infrastructuur op waarover een treinbestuurder dient te beschikken. Ook deze bepalingen raken aan de gewestelijke bevoegdheid inzake de toegang tot het beroep.

De bevoegdheid betreffende de vestigingsvoorwaarden en de toegang tot het beroep heeft een algemene strekking en is niet beperkt tot de beroepen die door de federale overheidsdienst Economie, KMO, Middenstand en energie worden gereguleerd. Zie hiervoor het advies 56.605/VR van de Raad van State van 17 november 2014 inzake het ontwerp van koninklijk besluit betreffende het eRegister van wegvervoersondernemingen.

Zelfs indien zou worden aangenomen dat bepaalde wijzigingen raken aan het vergunnings- of erkenningsstelsel waarvoor de federale overheid bevoegd zou zijn, ingevolge haar materiële bevoegdheid over de spoorwegen beheerd door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, dan nog kan niet worden betwist dat voorwaarden inzake financiële draagkracht en vakbekwaamheid vestigingsvoorwaarden uitmaken in de zin van artikel 6, §1, VI, eerste lid, 6° BWHL.

Het voorontwerp van wet heeft een algemene strekking en maakt geen onderscheid tussen spoorwegondernemingen die uitsluitend een openbare dienst vervullen en andere spoorwegondernemingen.

Om de toegang tot een functionele openbare dienst te regelen, blijven de federale overheid en de gewesten in het kader van hun eigen bevoegdheden elk voor zich bevoegd.

De federale overheid kan dus enkel een regeling tot stand brengen m.b.t. de toegang tot een functionele openbare dienst die onder haar bevoegdheid valt, zoals de openbare dienstverlening van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (art. 6, §1, X, 2° *bis*, van de bijzondere wet tot hervorming der instellingen).

De vestigingsvoorwaarden voor spoorwegondernemingen, treinbegeleiders of -bestuurders die geen openbare dienst vervullen, behoren daarentegen tot de bevoegdheid van de gewesten.

Het betreft hier onder meer spoorwegvervoerdiensten die enkel goederen vervoeren, zoals in de haven van Antwerpen, en het internationaal reizigersvervoer. Dergelijke diensten voorzien niet in een essentiële voorziening noch bescherming voor de burgers, waardoor er hier geen sprake is van een openbare dienst.

Aangezien het voorontwerp van wet zich niet beperkt tot het bepalen van voorwaarden voor de toegang tot een functionele openbare dienst die onder de bevoegdheid van de federale overheid valt, kan niet met het voorontwerp van wet worden ingestemd.

2.5. Voorstel van beslissing

Er wordt voorgesteld om niet in te stemmen met het voorontwerp van wet tot wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex, daar het voorliggende voorontwerp van wet zich niet beperkt tot het bepalen van voorwaarden voor de toegang tot een functionele openbare dienst die onder de bevoegdheid van de federale overheid valt en er dus sprake is van een bevoegdheidsoverschrijding door de federale overheid.

3. Weerslag van het voorstel van beslissing op de begroting van de Vlaamse Gemeenschap.

Het voorliggende voorontwerp van wet tot wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex heeft geen weerslag op de begroting van de Vlaamse Gemeenschap.

Met toepassing van art. 6§6 van het Besluit van de Vlaamse Regering van 19 januari 2001 houdende regeling van de begrotingscontrole- en opmaak is voor dit dossier het gemotiveerd akkoord van de Vlaamse minister bevoegd voor begroting niet vereist.

Het gunstig advies van de Inspectie van Financiën werd verleend op 25/01/2017.

4. Weerslag van het voorstel op de lokale besturen.

- a) personeel: de voorliggende ontwerpen hebben geen weerslag op het gebied van personeelsinzet;
- b) werkingsuitgaven: het voorstel heeft geen weerslag op de lopende uitgaven;
- c) investeringen en schuld: het voorstel heeft geen investeringen als gevolg;
- d) ontvangsten: het voorstel resulteert niet in bijkomende ontvangsten;
- e) conclusie: het voorstel heeft geen weerslag op de werking van de lokale besturen.

5. Weerslag van het voorstel op het personeelskader en de personeelsbudgetten.

Het voorstel van beslissing heeft geen weerslag op het personeelsbestand en op het personeelsbudgetten.

6. Kwaliteit van de regelgeving.

Het voorstel van beslissing vergt geen opmaak van nieuwe Vlaamse regelgeving en is niet onderworpen aan een verplichting om een reguleringssimpactanalyse op te maken.

Er is geen impact op het gebied van administratieve lasten.

7. Voorstel van beslissing.

De Vlaamse Regering beslist:

1° niet in te stemmen met het voorontwerp van wet tot wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex, daar het voorliggende voorontwerp van wet zich niet beperkt tot het bepalen van voorwaarden voor de toegang tot een functionele openbare dienst die onder de bevoegdheid van de federale overheid valt en er dus sprake is van een bevoegdheidsoverschrijding door de federale overheid.

2° de minister-president van de Vlaamse Regering te gelasten de federale minister van Mobiliteit van dit advies in kennis te stellen.

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand,
Toerisme en Dierenwelzijn

Ben WEYTS

Bijlagen:

- Adviesvraag d.d. 2 december 2016 van de federale minister van Mobiliteit;
- Adviesvraag gericht aan de Inspectie van Financiën