



DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN  
DIERENWELZIJN

## 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, 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 29 mei 2018, met kenmerk 334/JV 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

Voorliggend voorontwerp van wet beoogt de omzetting van Richtlijn 2016/2370 van het Europees Parlement en de Raad van 14 december 2016 tot wijziging van de Richtlijn 2012/34/EU met betrekking tot de openstelling van de markt voor het binnenlands passagiersvervoer per spoor en het beheer van de spoorweginfrastructuur.

Het voorontwerp van wet bevat 1 nieuwe bijlage, toe te voegen aan de Spoorcodex, namelijk bijlage 26 “Verklaring van afwezigheid van belangenconflicten”.

### 2.3. Artikelsgewijze bespreking

Artikel 1 van het voorliggende voorontwerp van wet bepaalt dat de nieuwe wet een aangelegenheid als bedoeld in artikel 74 van de Grondwet regelt.

Artikel 3 van het voorliggende voorontwerp van wet brengt volgende wijzigingen aan in artikel 3 van de Spoorcodex. Zo wordt het begrip “*infrastructuurbeheerder*” herdefinieerd en worden 3 nieuwe begrippen gedefinieerd: “*ontwikkeling van de spoorweginfrastructuur*”, “*onderhoud van de spoorweginfrastructuur*” en “*belangenconflict*”.

Vastgesteld wordt dat de nieuwe definitie van “*infrastructuurbeheerder*” afwijkt van de definitie van “*infrastructuurbeheerder*”, zoals gedefinieerd in de wet van 27 april 2018 op de politie van de spoorwegen.

Artikel 4 last een nieuw artikel 4/2/1 in de Spoorcodex in.

§ 1. van dit nieuwe artikel beoogt het vermijden van belangenconflicten.

§ 2. bepaalt de voorwaarden waaraan moet worden voldaan wil de infrastructuurbeheerder:

- sommige functies uitbesteden aan een andere entiteit;
- de uitvoering van werkzaamheden en de daarmee verband houdende taken inzake ontwikkeling, onderhoud en vernieuwing van de spoorweginfrastructuur uitbesteden aan spoorwegondernemingen of ondernemingen die zeggenschap uitoefenen over een spoorwegonderneming of onder zeggenschap van een spooronderneming staan.

§ 3. bepaalt waarvoor de infrastructuurbeheerder de inkomsten uit het beheer van het infrastructuurnet, waaronder overheidsmiddelen, mag gebruiken. Het verstrekken van leningen aan spoorwegondernemingen is niet toegestaan, net zoals het verstrekken van leningen door spoorwegondernemingen aan een infrastructuurbeheerder.

Artikel 5 van het voorontwerp brengt enkele beperkte wijzigingen aan in artikel 5 van de Spoorcodex.

Artikel 6 heft de bepalingen van artikel 6 van dezelfde Spoorcodex op. Volgens het geschrapte artikel had de spooronderneming bij een internationale reizigersvervoerdienst het recht om op het internationale traject reizigers te laten opstappen in elk station en ze te laten uitstappen in een ander station, ook voor het vervoer van reizigers op gedeelten van het traject gelegen tussen twee Belgische stations.

Artikel 7. voegt in artikel 9 van de Spoorcodex een nieuwe paragraaf 10 in luidende :

*“Het toezichthoudende orgaan wordt zonder verwijl geïnformeerd wanneer een aanvraag van toegang tot de dienstvoorzieningen of tot voorzieningen die verband houden met het spoorvervoer in het kader van een coördinatieprocedure niet kan ingewilligd worden door de exploitant van een dienstvoorziening bedoeld in bijlage 1, punt 2 zoals bepaald door de uitvoelingsverordening (EU) 2017/2177 van de Commissie van 22 november 2017 betreffende de toegang tot dienstvoorzieningen en spoorgebonden diensten.”*

Artikel 8 vult artikel 25 van de Spoorcodex aan met volgend lid:

*“In geval van een verstoring met mogelijke gevolgen voor het grensoverschrijdend verkeer, doet de infrastructuurbeheerder alle relevante informatie daaromtrent toekomen aan de infrastructuurbeheerders van wie het net en het verkeer hinder zouden kunnen ondervinden als*

*gevolg van die verstoring. De infrastructuurbeheerders in kwestie werken met elkaar samen om het grensoverschrijdend verkeer weer te normaliseren.”*

Artikel 9 van het voorliggende voorontwerp van wet voegt in titel 3, hoofdstuk 3 van de Spoorcodex een afdeling 5 luidende *“Planning van de onderhouds- en vernieuwingswerken”* in

Artikel 10 voegt in de nieuwe afdeling 5 volgend artikel in:

*“Art. 26/1. Voor de langetermijnplanning van een groot onderhoud en/of een grote vernieuwing van de spoorweginfrastructuur en/of een verbetering van de spoorweginfrastructuur, raadpleegt de infrastructuurbeheerder de kandidaten en houdt hij zo veel mogelijk rekening met de geuite bekommernissen. Onderhoudswerken worden door de infrastructuurbeheerder op niet-discriminerende wijze gepland.”*

Artikel 11 van het voorliggende voorontwerp van wet voegt in titel 3, hoofdstuk 3 van de Spoorcodex een afdeling 6 luidende *“Samenwerkingsovereenkomst”* in

Artikel 12 voegt in de nieuwe afdeling 6 volgend artikel in:

*“Art. 26/2. Onverminderd het artikel 156ter van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, kan de infrastructuurbeheerder op niet-discriminerende wijze samenwerkingsovereenkomsten sluiten met een of meerdere spoorwegondernemingen, en dit met het oog op het bekomen van voordelen voor klanten zoals een vermindering van kosten of een verbetering van de prestatie op het deel van het netwerk als bedoeld in het akkoord. Het toezichthoudende orgaan wordt voorafgaandelijk aan het sluiten van dergelijke akkoorden, geïnformeerd.”*

Artikel 13 van het voorliggende voorontwerp van wet voegt in titel 3, hoofdstuk 3 van de Spoorcodex een afdeling 7 luidende *“Coördinatiemechanisme”* in

Artikel 14 voegt in de nieuwe afdeling 7 een artikel 26/3 in. Dit nieuwe artikel bepaalt dat de infrastructuurbeheerder een passend coördinatiemechanisme moet invoeren ter waarborging van de coördinatie tussen de kandidaten, de FOD Mobiliteit en Vervoer en, wanneer het nodig de andere belanghebbenden van de sector. Het toezichthoudende orgaan neemt deel als waarnemer.

In het nieuwe artikel wordt tevens nader gespecificeerd waarop de coördinatie betrekking heeft.

Door artikel 15 van het voorliggende voorontwerp wordt artikel 31 van de Spoorcodex vervangen. De nieuwe tekst bepaalt o.m. dat een kandidaat, die voornemens is om infrastructuurcapaciteit aan te vragen met het oog op het organiseren van een reizigersvervoerdienst, zijn aanvraag minstens 18 maanden voor de inwerkingtreding van de dienstregeling zijn capaciteitsaanvraag moet mededelen aan de infrastructuurbeheerder en de toezichthoudende overheid. Het gewijzigde artikel 31 licht ook de rol van de toezichthoudende overheid in dit verhaal toe.

Artikel 16 voegt volgend lid toe aan artikel 37 van de Spoorcodex: *“Het toezichthoudende orgaan kan de infrastructuurbeheerder opdragen deze informatie (betreffende het onderhoud van de spoorweginfrastructuur) ter beschikking te stellen.”*

Door artikel 17 van het voorliggend voorontwerp van wet worden in artikel 52/1 van de Spoorcodex de woorden *“in Beschikking 2009/561/EG”* telkens vervangen door de woorden *“in Verordening (EU) 2016/919 van de Commissie”*.

Artikel 18 bepaalt dat in de Nederlandse tekst van artikel 56, § 1, zesde lid, van dezelfde Codex, het woord "beheert" wordt vervangen door het woord "controleert".

Artikel 19 van het voorontwerp van wet vervangt de bepaling van artikel 62, §3, eerste lid 5°. Volgens deze nieuwe bepaling moet het toezichthoudend orgaan nagaan of de uitoefening van het recht op toegang tot de spoorweginfrastructuur het economisch evenwicht van een openbare dienstencontract in gevaar zou brengen wanneer het recht op toegang wordt uitgeoefend op dezelfde route als die van het betrokken openbare dienstcontract of op een alternatieve route. Het gewijzigde artikel definieert ook welke de specifieke opdracht hierbij is voor het toezichthoudend orgaan.

Artikel 20 vult artikel 62, §3, eerste lid, van dezelfde Spoorcodex, aan met volgende bepaling:  
*"11° het controleert of de samenwerkingsovereenkomsten gesloten conform artikel 26/2 niet-discriminerend zijn en het houdt toezicht op de uitvoering van deze overeenkomsten."*

Artikel 21. vervangt het tweede lid van artikel 62, § 3, door de volgende tekst:  
*"Onverminderd de bevoegdheden van de nationale mededingingsautoriteiten om de concurrentie op de markt voor spoorwegdiensten te garanderen, heeft het toezichthoudende orgaan de bevoegdheid toezicht te houden op de concurrentiesituatie op de markt voor spoorwegdiensten en in het bijzonder op eigen initiatief te controleren of een kandidaat niet op onrechtvaardige, discriminerende of benadeelde wijze wordt behandeld wat betreft de elementen opgesomd in paragraaf 5, eerste lid, 1° tot 9°. Het gaat met name na of de netverklaringen discriminerende bepalingen bevatten en of deze verklaringen beslissingsbevoegdheden voor de infrastructuur-beheerder scheppen die kunnen worden gebruikt om kandidaten te discrimineren."*

Artikel 22 vult artikel 62, §5, eerste lid, van de Spoorcodex, aan met onderstaande 3 bepalingen:  
*7° verkeersbeheer;*

*8° vernieuwingsplanning en gepland of niet-gepland onderhoud;*

*9° naleving van de voorschriften bedoeld in de artikelen 4/2/1, 26/1 et 26/2".*

Voormeld artikel 62, § 5 bepaalt dat bij het toezichthoudend orgaan door elke kandidaat klachten kunnen worden ingediend, wanneer hij denkt het slachtoffer te zijn van een oneerlijke behandeling, discriminatie of van elk ander nadeel

Door artikel. 23 worden in artikel 63, § 3, van dezelfde Codex, de woorden "overeenkomstig de artikelen 64 en 65" opgeheven. Voormeld artikel 63, § 3, heeft betrekking op de maatregelen die het toezichthoudend orgaan kan nemen in uitvoering van zijn opdrachten inzake controle en administratief beroep.

Aan artikel 66/4 van de Spoorcodex worden door artikel 24 van het voorliggend voorontwerp van wet volgende wijzigingen aangebracht:

- 1° een paragraaf 2/1 wordt toegevoegd, luidende:  
*"§ 2/1. Indien voor aangelegenheden met betrekking tot een internationale dienst besluiten nodig zijn van het toezichthoudende orgaan en van een toezichthoudend orgaan van een andere lidstaat, werken de desbetreffende organen samen bij de voorbereiding van hun respectieve besluiten."*;
- 2° paragraaf 8 wordt aangevuld met de volgende zin: *"Dergelijke gemeenschappelijke beginselen en praktijken omvatten, regelingen voor de beslechting van geschillen die zich voordoen in het kader van paragraaf 2/1."*

Artikel 25 bepaalt wanneer de diverse artikelen van het voorliggend voorontwerp van wet in werking treden.

**Bijlage 1** bij het voorliggende voorontwerp van wet vormt de nieuwe bijlage 26 “Verklaring van afwezigheid van belangenconflicten” aan de Spoorcodex.

#### **2.4. Juridische bespreking**

Voor zover de bepalingen opgenomen in het voorontwerp van wet betrekking hebben op het toegangsrecht tot de spoorweginfrastructuur voor spoorwegondernemingen die gevestigd zijn in een lidstaat van de Europese Unie, binnenlands passagiersvervoer per spoor willen exploiteren en hiervoor aangesteld zijn op basis van een openbare dienstcontract, overschrijdt de federale overheid haar bevoegdheid niet met dit voorontwerp van wet.

Bijgevolg kan er instemming worden verleend in de mate dat het voorontwerp van wet een openbare dienst in functionele zin regelt en dus binnen de bevoegdheid van de federale overheid inzake spoorwegen valt.

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

Het voorstel van beslissing heeft geen weerslag op de begroting van de Vlaamse Gemeenschap.

Met toepassing van artikel 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 2 juli 2018.

### **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 reguleringsimpactanalyse op te maken.

Er is geen impact op het gebied van administratieve lasten.

## **7. Voorstel van beslissing.**

1. De Vlaamse Regering stemt in met het voorliggende voorontwerp van wet tot wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex in de mate dat dit voorontwerp van wet een openbare dienst in functionele zin is.
2. De minister-president van de Vlaamse Regering wordt gelast 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. 29 mei 2018 van de federale minister van Mobiliteit;
- Adviesvraag van de Inspectie van Financiën