



CONSEIL D'ÉTAT
section de législation

RAAD VAN STATE
afdeling Wetgeving

avis 67.335/4
du 17 juin 2020

advies 67.335/4
van 17 juni 2020

sur

over

un avant-projet de loi
'modifiant la loi du
30 août 2013 portant le Code
ferroviaire'

een voorontwerp van wet 'tot
wijziging van de wet van
30 augustus 2013 houdende de
Spoorcodex'

Le 30 avril 2020, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par le Ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges à communiquer un avis, dans un délai de trente jours, sur un avant-projet de loi 'modifiant la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire'.

L'avant-projet a été examiné par la quatrième chambre le 17 juin 2020. La chambre était composée de Martine BAGUET, président de chambre, Luc CAMBIER et Bernard BLERO, conseillers d'État, et Anne-Catherine VAN GEERSDAELE, greffier.

Le rapport a été présenté par Stéphane TELLIER, auditeur.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de Martine BAGUET.

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 17 juin 2020.

*

Op 30 april 2020 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een voorontwerp van wet 'tot wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex'.

Het voorontwerp is door de vierde kamer onderzocht op 17 juni 2020. De kamer was samengesteld uit Martine BAGUET, kamervoorzitter, Luc CAMBIER en Bernard BLERO, staatsraden, en Anne-Catherine VAN GEERSDAELE, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Stéphane TELLIER, auditeur.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst van het advies is nagezien onder toezicht van Martine BAGUET.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 17 juni 2020.

*

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2^o, des lois 'sur le Conseil d'État', coordonnées le 12 janvier 1973, la section de législation limite son examen au fondement juridique de l'avant-projet [‡], à la compétence de l'auteur de l'acte ainsi qu'à l'accomplissement des formalités préalables, conformément à l'article 84, § 3, des lois coordonnées précitées.

Sur ces trois points, l'avant-projet appelle les observations suivantes.

OBSERVATION PRÉALABLE

Au vu de l'ampleur du dossier ainsi que de l'abondance des dossiers actuellement soumis à l'avis de la section de législation, il n'a pas été possible de procéder à un examen exhaustif de l'avant-projet, même limité aux trois points indiqués dans l'article 84, § 3, alinéa 1^{er}, des lois coordonnées 'sur le Conseil d'État'.

Le présent avis s'est donc limité à l'examen de questions tenant essentiellement à la transposition en droit interne des directives européennes, que poursuit l'avant-projet.

Il va de soi que, dans les conditions qui viennent d'être indiquées, il ne peut rien être déduit du silence gardé dans le présent avis sur d'autres aspects de l'avant-projet.

PORTÉE DE L'AVANT -PROJET

Selon l'exposé des motifs, l'avant-projet de loi à l'examen

« vise à transposer les directives (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne (refonte) ¹ et (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire (refonte) ². Ces deux directives visent à refondre respectivement les directives 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté et 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et ce, d'une part, dans un souci de clarté, en raison des multiples modifications dont elles ont fait l'objet et d'autre part, en vue de tendre à l'établissement d'un espace ferroviaire unique européen ».

[‡] S'agissant d'un avant-projet de loi, on entend par « fondement juridique » la conformité aux normes supérieures.

¹ Ci-après : « la directive (UE) 2016/797 ».

² Ci-après : « la directive (UE) 2016/798 ».

OBSERVATIONS GÉNÉRALES

1.1. L'article 65 de l'avant-projet remplace l'article 113 de la loi du 30 août 2013 'portant le Code ferroviaire' (ci-après : le « Code ferroviaire »), lequel détermine à quels éléments et informations l'organisme d'enquête a accès lors d'une enquête sur un accident grave, un accident ou un incident ferroviaire. En vertu de l'article 113, alinéa 1^{er}, en projet, du Code ferroviaire, l'organisme d'enquête peut ainsi :

- avoir accès aux résultats de l'examen du corps des victimes (4°) ;
- avoir accès aux résultats de l'examen du personnel de bord et d'autres membres du personnel ferroviaire impliqués dans l'accident ou l'incident (5°) ;
- interroger le personnel ferroviaire impliqué dans l'accident ou l'incident et d'autres témoins et obtenir copie des déclarations de ces personnes faites à d'autres instances (6°).

L'organisme d'enquête peut ainsi accéder à et procéder au traitement d'informations et de données à caractère personnel³, au sens de l'article 4, 1) et 2) du règlement (UE) n° 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 'relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données - RGPD)'.

En outre, l'article 68 de l'avant-projet remplace notamment l'article 116, alinéa 1^{er}, du Code ferroviaire, lequel prévoit, dans sa version en projet, que « l'enquête est menée [...], le cas échéant, en mettant les résultats en commun avec les autres organismes d'enquête ». Les usagers ainsi que toutes les parties concernées par l'accident grave, accident ou incident qui fait l'objet d'une enquête, sont « informés à intervalles réguliers de l'enquête et de ses progrès [...] ». Dès lors que ces enquêtes peuvent impliquer le traitement de données à caractère personnel, la mise en commun des résultats de l'enquête et l'information relative à une enquête peuvent constituer un traitement de données à caractère personnel⁴.

Par ailleurs, il ne peut être écarté avec certitude que les activités visées à l'article 74/1, §§ 9, 11 et 12, en projet, inséré par l'article 18 de l'avant-projet, n'entraînent pas le traitement de données à caractère personnel, même si ces dispositions n'ont pas pour objectif le traitement de données de cette nature⁵.

³ Ainsi que le souligne le délégué du Ministre, « Il convient de préciser [...] que l'accès à ces différents éléments découle directement de la directive (UE) 2016/798 (article 21) et était déjà prévu dans le cadre de la directive 2004/49/CE (article 20), raison pour laquelle ces accès sont déjà prévus actuellement à l'article 113 du Code ferroviaire ».

⁴ Ces traitements étant également, du reste, déjà prévus à l'article 116 du Code ferroviaire en vigueur.

⁵ Le délégué du Ministre précise sur ce point que « les aspects de coordination et de coopération visés dans ces dispositions figuraient déjà dans le règlement (UE) n° 2012/1077 de la Commission du 16 novembre 2012 'concernant une méthode de sécurité commune aux fins de la surveillance exercée par les autorités nationales de sécurité après la délivrance d'un certificat de sécurité ou d'un agrément de sécurité' et figurent à présent dans le règlement (UE) 2018/761 de la Commission du 16 février 2018 'établissant des méthodes de sécurité communes aux

Enfin, il y a lieu de mentionner l'article 210, §§ 3, alinéa 3, et 4, en projet, également relatif au traitement de données à caractère personnel.

1.2. Même si les traitements de données à caractère personnel ainsi relevés sont déjà prévus par le Code ferroviaire ou des textes de droit européen en vigueur, l'adoption de l'avant-projet de loi à l'examen implique l'expression d'une nouvelle volonté législative⁶. L'article 36, paragraphe 4, du règlement général sur la protection des données, combiné avec l'article 57, paragraphe 1, c), et le considérant 96 de ce règlement, impose de consulter l'autorité de contrôle, en l'occurrence l'Autorité de protection des données visée dans la loi du 3 décembre 2017 'portant création de l'Autorité de protection des données', dans le cadre de l'élaboration d'une proposition de mesure législative devant être adoptée par un parlement national, telle celle examinée en l'espèce, ou d'une mesure réglementaire fondée sur une telle mesure législative, qui se rapporte au traitement. Il s'impose par conséquent de recueillir l'avis de l'Autorité de protection des données.

1.3. En tout état de cause, en ce qui concerne l'article 210, § 3, en projet, (article 153 de l'avant-projet), il est rappelé à l'auteur de l'avant-projet qu'il ne suffit pas de prévoir que

« Lorsque l'autorité de sécurité agit en vertu des dispositions du présent article, elle se conforme aux règles européenne et belge en matière de protection des données à caractère personnel ».

Il appartient en effet à l'auteur de l'avant-projet de préciser ces règles et comment elles sont concrétisées en droit belge dans un dispositif clair et complet qui crée la sécurité juridique.

1.4. De manière générale, l'auteur de l'avant-projet est invité à modifier le Code ferroviaire de manière à ce qu'il fasse référence aux textes relatifs à la protection des données à caractère personnel en vigueur, soit non plus la loi du 8 décembre 1992 'relative à la protection de la vie privée à l'égard des traitements de données à caractère personnel' mais la loi du 30 juillet 2018 'relative à la protection des personnes physiques à l'égard des traitements de données à caractère personnel'.

Il y aura dès lors lieu de modifier également en conséquence les articles 132, 140 et 152 du Code ferroviaire.

fins de la surveillance exercée par les autorités nationales de sécurité après la délivrance d'un certificat de sécurité unique ou d'un agrément de sécurité conformément à la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant le règlement (UE) n° 1077/2012 de la Commission', et que le traitement des données à caractère personnel n'est abordé dans aucun de ces documents ».

⁶ Voir l'avis n° 66.830/2 donné le 13 janvier 2020 sur un projet devenu l'arrêté royal du 18 mars 2020 'portant l'introduction de la Banque des actes notariés', <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/66830.pdf>, qui souligne la nécessité, pour le texte réglementaire examiné, de se conformer aux exigences du droit à la protection des données à caractère personnel, découlant de l'article 22 de la Constitution mais également de l'adoption du RGPD et de la loi du 30 juillet 2018 'relative à la protection des personnes physiques à l'égard des traitements de données à caractère personnel', balisées par la jurisprudence de la Cour constitutionnelle et ce, même si des traitements de données à caractère personnel identiques étaient déjà prévus dans la réglementation existante avant l'entrée en vigueur du RGPD et de la loi du 30 juillet 2018. Dans ce dossier, l'Autorité de protection des données a été saisie concomitamment à la section de législation.

2. L'article 74 de l'avant-projet, insère dans le Code ferroviaire l'article 124/2, dont le paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er} prévoit que

« Les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure fournissent à leur personnel de sécurité, un accès équitable et non discriminatoire aux services de formation chaque fois que ces formations sont nécessaires pour exploiter des services sur le réseau ».

Le paragraphe 3 de la même disposition en projet prévoit :

« Les organismes chargés de fournir des services de formation octroient un certificat attestant de la participation à une formation, au personnel des entreprises ferroviaires et du gestionnaire de l'infrastructure, à la demande de celui-ci ».

En outre, l'article 77 de l'avant-projet remplace notamment l'article 143, alinéa 2, du Code ferroviaire comme suit :

« Sans préjudice de l'article 124/2, paragraphe 1^{er}, alinéa 2, la reconnaissance impose aux formateurs ou centres de formation de fournir un accès équitable et non discriminatoire aux services de formation des conducteurs de train chaque fois que cette formation est nécessaire pour remplir les conditions d'obtention du certificat de sécurité unique ou, le cas échéant, de l'agrément de sécurité ».

S'agissant de la compétence du législateur fédéral en matière d'accès à la profession, il est renvoyé à l'avis de la section de législation n° 61.347/VR donné le 19 juin 2017 ⁷, lequel contient l'observation suivante :

« 7. [...] la compétence attribuée aux Régions de régler les conditions d'accès à la profession à l'exception des conditions d'accès aux professions des soins de santé et aux professions intellectuelles prestataires de services, ne porte pas préjudice à la compétence de l'autorité fédérale de prévoir des exigences de formation, des systèmes de reconnaissance ou des régimes d'autorisation ou de certification dans le cadre de l'exercice de ses compétences propres ⁸, comme c'était d'ailleurs auparavant le cas pour les communautés et les régions ⁹. Pareilles règles ne s'analysent pas comme des 'conditions d'accès à la profession' au sens de l'article 6, § 1^{er}, VI, alinéa 1^{er}, 6°, de la LSRI, mais constituent des exigences posées par l'autorité fédérale dans le cadre de ses compétences, en l'occurrence la compétence qui lui appartient, en vertu de l'article 6, §§ 1^{er}, X, 2°bis, et 4, 3°, alinéa 1^{er}, de la LSRI, de déterminer le régime juridique des voies ferrées gérées par la SNCB et d'établir les règles de police générale et la réglementation

⁷ Avis n° 61.347/VR donné le 19 juin 2017 sur un avant-projet devenu la loi du 23 novembre 2017 'modifiant la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire', <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/61347.pdf>.

⁸ Note de bas de page n° 8 de l'avis cité : Voir notamment l'avis 57.300/1 donné le 21 avril 2015 sur un projet devenu l'arrêté royal du 29 juin 2015 'modifiant l'arrêté royal du 23 septembre 1958 portant règlement général sur la fabrication, l'emmagasinement, la détention, le débit, le transport et l'emploi des produits explosifs', l'avis 57.371/VR/3 donné le 15 juin 2015 sur un projet devenu l'arrêté du Gouvernement flamand du 10 juillet 2015 'tot wijziging van regelgeving met betrekking tot het mobiliteitsbeleid, de openbare werken en het vervoer en het verkeersveiligheidsbeleid, wat betreft bevoegdheden, overgedragen in het kader van de zesde staatshervorming' et l'avis 59.018/AG cité à la note précédente [soit l'avis 59.018/AG donné le 19 avril 2016 sur un projet d'arrêté royal 'modifiant l'arrêté royal du 21 décembre 2006 relatif aux conditions en matière de formation et d'expérience professionnelles, aux conditions en matière d'examen psychotechnique pour l'exercice d'une fonction dirigeante ou d'exécution dans une entreprise de gardiennage ou d'un service interne de gardiennage et relatif à l'agrément des formations '].

⁹ Note de bas de page n° 9 de l'avis cité : Voir C.C., 9 juillet 1992, n° 55/92, 5.B.12.

relatives aux communications et aux transports. Les dispositifs qui entendent faire en sorte qu'une entreprise ferroviaire ayant accès à l'infrastructure ferroviaire offre suffisamment de garanties sur le plan de sa couverture en matière de responsabilité civile et veiller à ce que les conducteurs et les accompagnateurs de train disposent des formations et partant, respectivement, des licences et brevets préalables à la délivrance des certificats requis par le code, relèvent de la gestion des voies ferrées dépendant de la SNCB¹⁰ et de la police générale et la réglementation relatives aux communications et aux transports, ces dispositifs ayant pour objet d'assurer la sécurité et la fluidité de la circulation ferroviaire, indépendamment de la question de savoir si l'entreprise ferroviaire se livre à du transport de personnes ou de marchandises. Une telle matière relève de la seule compétence de l'autorité fédérale.

Dans l'exercice de cette compétence, l'autorité fédérale doit respecter le principe de proportionnalité en veillant à ne pas rendre impossible ou exagérément difficile l'exercice par les entités fédérées de leurs propres compétences, telle que la compétence des régions de régler l'accès à la profession. À cet égard, le dispositif en projet ne soulève pas de difficulté.

Il s'ensuit que l'autorité fédérale est compétente pour adopter les dispositions [...] relatives à [...] la formation et à la certification des conducteurs et accompagnateurs de train ».

Cette observation vaut, *mutatis mutandis*, pour les dispositions de l'avant-projet rappelées ci-dessus, qui prévoient certaines exigences de formation afin d'accéder à la profession de personnel de sécurité ou de conducteur de train, nécessaires à l'accès à ces professions.

OBSERVATIONS PARTICULIÈRES

DISPOSITIF

Articles 5, 14 à 17, 33, 34, 39, 42 et 50

La phrase liminaire des articles 5, 14 à 17, 33, 34, 39, 42 et 50 mentionne une modification antérieure des dispositions concernées « par la loi du XXX ».

Le dossier ne comporte pas d'explication claire à cet égard.

La section de législation suppose que « la loi du XXX » correspond au projet de loi 'modifiant la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire' que la Commission de la mobilité, des entreprises publiques et des institutions fédérales de la Chambre des représentants a adopté le 8 juin 2020¹¹.

¹⁰ Note de bas de page n° 10 de l'avis cité : En tant que le champ d'application de la législation en projet est limité aux voies ferrées gérées par la SNCB, ce qui, vu l'article 2 du code qui n'est pas modifié par l'avant-projet, semble être le cas.

¹¹ Doc. parl., Chambre, 2019-2020, n° 55 1258/003.

Pour les dispositions précitées de l'avant-projet, il appartiendra à l'auteur de l'avant-projet de s'assurer que les adaptations envisagées tiennent dûment compte des modifications que la loi résultant du projet de loi précité aura concrètement apportées aux dispositions concernées du Code ferroviaire.

Article 5

1. Le 28° insère dans l'article 3 du Code ferroviaire un 56° en vue de définir la notion de « règles nationales ».

Cette définition est la suivante :

« toutes les règles contraignantes adoptées par le Roi conformément à l'article 68, § 2, 1°, qui contiennent des exigences en matière de sécurité ferroviaire ou des exigences techniques, autres que celles prévues par les règles de l'Union ou les règles internationales, et qui sont applicables au niveau du réseau ferroviaire belge aux utilisateurs de l'infrastructure ».

De la sorte sont exclues les règles adoptées par une autre autorité que le Roi alors que l'article 68, § 3, du Code ferroviaire, dans sa version en vigueur, habilite le gestionnaire de l'infrastructure à adopter des règles de sécurité en matière d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire « [e]n l'absence de STI ou en complément des STI »¹².

La question se pose de savoir si ce faisant, l'avant-projet n'a pas une portée trop restrictive au regard des articles 2, 30) de la directive (UE) 2016/797 et 3, 8) de la directive (UE) 2016/798 qui définissent les règles nationales comme étant

« toutes les règles contraignantes adoptées dans un État membre, quel que soit l'organisme qui les prescrit, qui contiennent des exigences en matière de sécurité ferroviaire ou des exigences techniques, autres que celles prévues par les règles de l'Union ou les règles internationales, et qui sont applicables dans cet État membre aux entreprises ferroviaires, aux gestionnaires d'une infrastructure ou à des tiers ».

Cette question sera clarifiée et le cas échéant, la définition de la notion de règles nationales sera revue afin d'assurer une correcte transposition des articles 2, 30) et 3, 8) précités.

2. L'article 5, 44°, de l'avant-projet insère dans le Code ferroviaire un article 3, 104° et 105°, lequel fait référence au « Règlement (CE) n° 765/2008 », dont l'intitulé complet est repris à l'article 202, en projet (article 139 de l'avant-projet).

¹² L'article 68, tel qu'entend le remplacer le projet de loi mentionné dans l'observation formulée sous les articles 5, 14 à 17, 33, 34, 39, 42 et 50 de l'avant-projet énonce pour sa part, en son paragraphe 3, qu'« [e]n l'absence de STI ou en complément des STI, le gestionnaire de l'infrastructure identifie et adopte, sur la base des principes définis par le Roi en vertu du paragraphe 2, 1°, a) et d), les spécifications techniques d'utilisation du réseau et les procédures opérationnelles relatives à la sécurité d'exploitation de son infrastructure ferroviaire, en ce qui concerne l'interface opérationnelle entre lui-même et les entreprises ferroviaires ou les associations touristiques visées à l'article 5, § 1^{er}, 4° ».

De l'accord du délégué du Ministre, l'avant-projet sera complété par une disposition définissant ce « Règlement (CE) n° 765/2008 », à insérer dans l'article 3 du Code ferroviaire.

Article 9

De l'accord du délégué du Ministre, le 4° sera omis.

Article 10

Au 1°, il y a lieu d'écrire « dans les paragraphes 1 et 2 », dès lors que les paragraphes 3 et 4 de l'article 63 du Code ferroviaire sont remplacés par l'article 10, 2° et 3°¹³, de l'avant-projet.

Article 12

1. Interrogé sur la question de savoir ce qu'il y a lieu d'entendre, à l'article 67/1, § 1^{er}, en projet, par « autorités nationales compétentes », le délégué du Ministre a indiqué :

« Cette disposition n'a aucunement vocation à s'appliquer aux entités fédérées ce qui par ailleurs correspond à l'impossibilité pour l'autorité fédérale d'adopter des dispositions comportant des obligations pour ces dernières, mais plutôt à des instances au niveau fédéral telles que l'Administration, les Ministres compétents en la matière, le gestionnaire de l'infrastructure [...] ».

Ces précisions figureront utilement dans l'exposé des motifs.

2. De l'accord du délégué du Ministre :

- à l'article 67/1, § 1^{er}, 5°, en projet, les mots « des États membres » seront omis ;
- l'article 67/1, § 1^{er}, 6°, en projet, sera omis.

3. L'article 67/1, § 2, en projet, prévoit de déléguer au Ministre le pouvoir d'élaborer et de rendre public « un plan de sécurité annuel fixant les mesures envisagées pour réaliser les OSC » (objectifs de sécurité communs).

En vertu des principes constitutionnels relatifs à l'exercice des pouvoirs, il n'appartient pas à la loi d'attribuer directement à un ministre des pouvoirs qui reviennent normalement au Roi. Certes, il n'est pas incompatible avec ces principes de conférer à un ministre une délégation de pouvoirs d'ordre accessoire ou secondaire, mais il n'en demeure pas moins qu'il appartient alors, en principe, au Roi et non au législateur, d'octroyer pareille délégation. En effet, l'octroi par le législateur d'une délégation directe de tels pouvoirs à un

¹³ L'énumération de l'article 10 de l'avant-projet sera corrigée en ce sens.

ministre signifierait que le législateur empiéterait sur une prérogative qui revient au Roi en tant que chef du pouvoir exécutif fédéral ¹⁴.

4. À l'article 67/1, § 5, en projet, la référence à l'article 192 du Code ferroviaire apparaît erronée dès lors que cet article est abrogé par l'article 132 de l'avant-projet. La disposition sera revue en conséquence.

Article 15

Dans son avis n° 66.937/4 donné le 19 février 2020 sur un avant-projet de loi 'modifiant la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire' ¹⁵, la section de législation a observé ce qui suit à propos de la modification apportée par l'article 5 de l'avant-projet à l'article 69 du Code ferroviaire :

« L'article 69, §§ 2 à 4, en projet, du Code ferroviaire sera revu afin d'éviter que le législateur n'y charge lui-même 'l'Administration' de l'exécution des missions et tâches qui y sont définies ; cette prérogative revenant au Roi en tant que chef du pouvoir exécutif fédéral ».

Cette observation vaut *mutatis mutandis* pour la disposition à l'examen.

Article 18

Pour la raison indiquée dans l'observation formulée sous l'article 15, il conviendrait de remplacer le paragraphe 4 en projet par une disposition confiant au Roi le soin « de régler les modalités du contrôle du respect des règles relatives aux temps de travail, de conduite et de repos applicables aux conducteurs de train », en veillant à assurer la coopération « avec l'autorité de sécurité afin que celle-ci puisse remplir son rôle de contrôle de la sécurité ferroviaire ».

Article 20

L'autorité de sécurité étant une autorité administrative, il est surabondant de prévoir, à l'article 77, alinéa 2, en projet, que l'Autorité de sécurité « indique les motifs de ses décisions », cette obligation résultant déjà de la loi du 29 juillet 1991 'relative à la motivation formelle des actes administratifs'.

¹⁴ Voir en ce sens l'avis n° 66.711/4 donné le 11 décembre 2019 sur une proposition de loi 'modifiant l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique en ce qui concerne les emplacements de stationnement réservés aux femmes enceintes', <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/66711.pdf>. Voir également les Principes de technique législative - Guide de rédaction des textes législatifs et réglementaires, www.raadvst-consetat.be, onglet « Technique législative », recommandation n° 7.3 : « [...] il ne revient pas au législateur de s'immiscer dans l'organisation interne du pouvoir exécutif et de confier le règlement d'une matière directement à un ministre. Seul le Roi ou un gouvernement de Communauté ou de Région peut accorder une telle délégation ».

¹⁵ <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/66937.pdf>.

Une observation similaire vaut pour l'article 54 de l'avant-projet.

Article 37

Il y a lieu d'assurer la cohérence des deux versions linguistiques du 1^o, de manière à ce que, dans la version française de l'article 93, § 4, en projet, la première phrase débute par les mots « De infrastructuurbeheerder [...] ».

Article 48

1. Selon l'article 74/1, § 5, alinéa 3, en projet :

« Lorsque l'autorité de sécurité est l'autorité qui a délivré le certificat de sécurité unique conformément à l'article 100, elle peut restreindre ou retirer le certificat, et en informe l'Agence ».

Afin d'assurer la cohérence avec la terminologie utilisée à l'article 74/1, § 5, alinéa 3, ainsi qu'à l'article 17 de la directive (UE) 2016/798, il conviendrait, à l'article 100, § 3, alinéa 2, en projet, dans la version française, de remplacer le mot « limité » par le mot « restreint ».

2. L'article 100, § 3, alinéa 3, en projet, prévoit que l'autorité de sécurité informe le gestionnaire de toute décision de suspension ou de retrait de certificat de sécurité unique prise conformément à l'alinéa 1^{er}. Or, l'alinéa 1^{er} ne prévoit que l'hypothèse du retrait, total ou restreint ¹⁶, d'un certificat de sécurité unique délivré par l'autorité de sécurité.

Interrogé sur ce point, le délégué du Ministre propose de remplacer l'article 100, § 3, alinéa 3, en projet, par un article 100, § 4, qui assure l'articulation avec l'article 74/1, §§ 5 et 6, en projet, rédigé comme suit :

« Article 100. [...] »

§ 4. L'autorité de sécurité informe le gestionnaire de l'infrastructure concerné de toute décision de suspension prise conformément à l'article 74/1, § 6 ou de retrait de certificat de sécurité unique prise conformément à l'alinéa 1^{er} et à l'article 74/1, § 5, alinéa 3 ».

Par souci de complétude, il convient que le texte prenne expressément en considération l'hypothèse d'une décision de restriction immédiate des opérations en cause, que prévoit l'article 74/1, § 6, en projet parallèlement à l'hypothèse de la suspension de ces opérations. Par ailleurs, les mots « ou de retrait de certificat de sécurité unique » gagneraient à être remplacés par l'expression « ou de retrait total ou restreint d'un certificat de sécurité unique ».

La disposition sera revue en conséquence.

¹⁶ Compte tenu de l'article 100, § 3, alinéa 2, en projet, la notion de « retrait » doit être comprise comme visant non seulement le retrait total d'un certificat de sécurité unique mais aussi la restriction de ce certificat.

Article 66

L'article 114, § 2, en projet, établit des obligations à charge des organismes d'enquête, ceux-ci étant, en l'occurrence, les organismes d'enquête des différents États membres de l'Union européenne.

Si cette disposition vise à transposer l'article 22, paragraphe 7, de la directive (UE) 2016/798, il n'en demeure pas moins qu'il n'appartient pas à l'auteur de l'avant-projet de disposer pour les États membres quant aux tâches dont sont investis leurs organismes d'enquête.

La disposition sera revue en manière telle qu'elle ne concerne que l'organisme d'enquête qui sera mis en place, en Belgique, en application de cette directive et de la loi qui la transpose.

Article 67

Certes, l'article 115 en projet transpose l'article 23, paragraphe 1, de la directive (UE) 2016/798, la question se pose toutefois de savoir en quelle qualité l'organisme d'enquête étranger « participera » à l'enquête. Ainsi sera-t-il autorisé à poser des actes d'instruction sur le territoire belge ou sa « participation » consistera-t-elle à être informé des actes d'instruction qui vont être posés et éventuellement à y assister comme « observateur » ?

Cette question sera clarifiée, à tout le moins dans l'exposé des motifs.

Article 95

La version coordonnée de l'article 167, alinéa 1^{er}, en projet, communiquée par le demandeur d'avis, ne correspond pas à la version du même alinéa 1^{er} tel que modifié par l'article 95.

Il ressort des tableaux de transposition joints au dossier que l'intention de l'auteur de l'avant-projet est de transposer l'article 11, paragraphe 4, de la directive (UE) 2016/797. Par conséquent, à l'article 95, il y a lieu de modifier l'article 167, alinéa 1^{er}, du Code ferroviaire en y remplaçant les mots « elle restreint son domaine d'application, le retire du marché, en interdit l'emploi, ou » par les mots « elle en informe l'autorité notifiante qui ».

Article 109

1. Dans la version française de l'article 179/1, § 5, alinéa 1^{er}, en projet, les mots « est accompagnée » seront remplacés par le mot « , accompagnée ».

2. De l'accord du délégué du Ministre, à l'article 179/1, § 8, alinéa 4, 3°, en projet, les mots « établis par les États membres » seront omis.

Articles 115, 116, 118, 120 et 121

Les articles 179/6, alinéa 1^{er}, 179/7, alinéa 1^{er}, 179/8, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 179/10, 1^o, et 179/11, alinéa 1^{er}, en projet, font référence à différents paragraphes de l'article 21 de la directive (UE) 2016/797 quant aux documents à fournir.

Le tableau de transposition indique que cet article 21 est de la sorte transposé. Or, pour ce faire, il convient, dans les dispositions à l'examen, d'énoncer clairement et à chaque fois les documents concernés, une simple référence aux subdivisions de l'article 21 de la directive (UE) 2016/798 ne suffisant pas pour ce faire.

Ces dispositions seront en conséquence revues.

Article 124

L'article 179/14, alinéa 2, en projet, prévoit que l'autorité de sécurité informe l'Agence et les autres autorités de sécurité concernées, « si elle est avertie que ces dernières sont impliquées ». Cette disposition ne transpose pas exactement l'article 26, paragraphe 2, de la directive (UE) 2016/797, qui prévoit que l'autorité de sécurité doit informer les autres autorités de sécurité, « notamment celles sur le territoire desquelles une demande d'autorisation de mise sur le marché d'un véhicule du même type est en cours ».

Interrogé sur ce point, le délégué du Ministre a indiqué :

« L'objectif de cette disposition est de faire peser sur l'autorité de sécurité, une obligation d'information vis-à-vis des autres autorités de sécurité concernées, mais il est impossible pour l'autorité de sécurité nationale de savoir si des demandes d'autorisation de mise sur le marché d'un véhicule de même type sont en cours dans d'autres États membres.

C'est pourquoi, il a été décidé de modifier un minimum cette obligation d'information uniquement dans les cas où l'autorité de sécurité aura été avertie qu'une demande d'autorisation de mise sur le marché similaire à celle à l'égard de laquelle elle a demandé au détenteur de l'autorisation de prendre des mesures correctrices ».

Afin de mieux comprendre quelles sont les autres autorités de sécurité qui sont « impliquées », le délégué du Ministre propose en outre de rédiger cet alinéa 2 de la manière suivante :

« L'autorité de sécurité informe l'Agence et les autres autorités de sécurité concernées, si elle dispose d'informations selon lesquelles ces dernières sont impliquées, notamment parce qu'elles traitent une demande d'autorisation de mise sur le marché d'un véhicule du même type ».

Le texte sera adapté en conséquence.

Article 138

1. Dès lors que l'article 201, § 1^{er}, en projet, concerne une obligation de notification reposant sur l'autorité notifiante, de l'accord du délégué du Ministre, cette disposition sera déplacée dans la section « Autorité notifiante » insérée par l'article 134 de l'avant-projet dans le titre 6, chapitre 6 du Code ferroviaire, pour y constituer un article 200/4.

2. L'article 37, paragraphe 5, de la directive (UE) 2016/797 prévoit un délai de deux mois à compter de la notification, dans l'hypothèse où il n'est pas fait usage d'un certificat d'accréditation. Cette règle n'est pas transposée par l'article 201, § 2 (devenant alinéa unique), en projet.

Sauf à pouvoir démontrer que l'article 37, paragraphe 5, de la directive (UE) 2016/797 est adéquatement transposé par le dispositif à l'examen, celui-ci sera complété afin de garantir la parfaite transposition de cette disposition.

Article 159

1. Dans la phrase liminaire, les mots « inséré par la loi du 30 août 2013 et » seront insérés après les mots « Dans l'article 221/3 du même Code, l'alinéa 1^{er}, ».

Cette observation vaut, *mutatis mutandis*, pour les articles 160 et 161.

2. Par ailleurs, dans la même phrase, les mots « en dernier lieu » seront omis.

Article 167

Invité à indiquer pourquoi prévoir les modifications projetées à l'article 167 de l'avant-projet, alors que d'autres dispositions de celui-ci opèrent déjà ces modifications dans les dispositions du Code ferroviaire concernées ¹⁷, le délégué du Ministre a précisé :

« Outre les articles de ce projet, il existe d'autres articles du Code ferroviaire qui ne devaient pas être modifiés dans le cadre de la transposition des directives (UE) 2016/797 et 2016/798. Du point de vue de l'utilisation cohérente des mots dans l'ensemble du Code ferroviaire, la terminologie de ces articles doit également être adaptée, raison pour laquelle cette disposition a été intégrée ».

L'article 167, dont les modifications envisagées sont applicables à l'ensemble du Code ferroviaire sans préciser les articles visés, rend inutile les modifications ponctuelles prévues par d'autres dispositions de l'avant-projet, similaires à celles prévues par l'article 167.

¹⁷ Ainsi par exemple, les mots « gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire » ont été remplacés par les mots « gestionnaire de l'infrastructure » dans les articles 5, 2°, 4° et 30°, 8, 1°, 16, 2° et 157, 3°, de l'avant-projet.

Ces modifications ponctuelles seront omises, sous peine de voir une même disposition du Code ferroviaire faire l'objet d'une seule et même modification découlant de l'effet de deux dispositions différentes de l'avant-projet examiné.

OBSERVATIONS FINALES DE LÉGISTIQUE

L'avant-projet sera revu sur le plan de la légistique.

Dans le délai imparti, la section de législation relève, à titre illustratif, les exemples suivants :

– À l'article 7, dans la phrase liminaire, il y a lieu de préciser que l'article 8 du Code ferroviaire a été modifié par la loi du 15 juin 2015 'modifiant la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire'.

– À l'article 11, par souci de lisibilité, le « chapitre 0 » gagnerait à être renuméroté en « chapitre 1^{er} ».

Par conséquent, la phrase liminaire de l'article 12 sera adaptée et, à l'article 13 de l'avant-projet, le chapitre 1^{er} sera renuméroté « Chapitre 1^{er}/1 ».

La même observation vaut *mutatis mutandis* pour les articles 72, 73, 74, 134, 135 à 137 et 142 à 144.

Par ailleurs, à l'article 76 (article 142, § 3, alinéa 1^{er}, du Code ferroviaire), il y a lieu de remplacer les mots « titre 5 » par les mots « titre 5, chapitre 1^{er}/1 ».

À l'article 24, dès lors qu'un paragraphe 2 est inséré dans l'article 81 du Code ferroviaire, il y a lieu de rédiger la phrase liminaire comme suit :

« Dans le même Code, l'article 81, dont le texte actuel formera le paragraphe 1^{er}, est complété par un paragraphe 2 rédigé comme suit :

(la suite comme à l'avant-projet) ».

– À l'article 128, dans la version française de l'article 179/18, § 4, en projet, la ponctuation sera revue.

– À l'article 157, dans la phrase liminaire, il y a lieu d'écrire « inséré par la loi du 23 novembre 2017 ».

– À l'article 161, dans la phrase liminaire, il y a lieu d'écrire « modifié par la loi du 25 décembre 2016 ».

*

Aangezien de adviesaanvraag ingediend is op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de wetten ‘op de Raad van State’, gecoördineerd op 12 januari 1973, beperkt de afdeling Wetgeving overeenkomstig artikel 84, § 3, van de voornoemde gecoördineerde wetten haar onderzoek tot de rechtsgrond van het voorontwerp,[‡] de bevoegdheid van de steller van de handeling en de te vervullen voorafgaande vormvereisten.

Wat die drie punten betreft, geeft het voorontwerp aanleiding tot de volgende opmerkingen.

VOORAFGAANDE OPMERKING

Wegens de omvang van het dossier alsook de overvloed aan dossiers die thans om advies aan de afdeling Wetgeving voorgelegd zijn, is het niet mogelijk geweest om het voorontwerp exhaustief te onderzoeken, ook al beperkt dat onderzoek zich tot de drie punten vermeld in artikel 84, § 3, eerste lid, van de gecoördineerde wetten ‘op de Raad van State’.

Dit advies beperkt zich dus tot het onderzoek van de kwesties die in essentie te maken hebben met de omzetting in intern recht van de Europese richtlijnen, waartoe het voorontwerp strekt.

Het spreekt vanzelf dat, in de zo-even genoemde omstandigheden, niets afgeleid kan worden uit het feit dat in dit advies over andere aspecten van het voorontwerp niets gezegd wordt.

STREKKING VAN HET VOORONTWERP

In de memorie van toelichting bij het voorliggende voorontwerp van wet staat het volgende:

“Dit ontwerp van wet strekt tot omzetting van de richtlijnen (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Unie (herschikking)¹ en 2016/798 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 inzake veiligheid op het spoor (herschikking)². Deze twee richtlijnen beogen respectievelijk de richtlijnen 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 2008 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Gemeenschap en 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen te herschikken en dit, enerzijds, omwille van de duidelijkheid, gelet op de vele wijzigingen die zij hebben ondergaan en, anderzijds, met het oog op de ontwikkeling van één Europese spoorwegruimte”.

[‡] Aangezien het om een voorontwerp van wet gaat, wordt onder “rechtsgrond” de overeenstemming met de hogere rechtsnormen verstaan.

¹ Hierna: “richtlijn (EU) 2016/797”.

² Hierna: “richtlijn (EU) 216/798”.

ALGEMENE OPMERKINGEN

1.1. Artikel 65 van het voorontwerp strekt tot vervanging van artikel 113 van de wet van 30 augustus 2013 ‘houdende de Spoorcodex’ (hierna: de “Spoorcodex”), welk artikel bepaalt tot welke elementen en tot welke informatie het onderzoeksorgaan toegang heeft bij een onderzoek naar een ernstig ongeval, ongeval of spoorincident. Krachtens het ontworpen artikel 113, eerste lid, van de Spoorcodex, kan het onderzoeksorgaan zo:

- toegang hebben tot de resultaten van het onderzoek van de lichamen van de slachtoffers (4°) ;

- toegang hebben tot de resultaten van de onderzoeken onder het treinpersoneel en ander spoorwegpersoneel dat bij het ongeval of incident betrokken is (5°) ;

- het spoorwegpersoneel dat bij het ongeval of incident betrokken is en andere getuigen ondervragen en een kopie verkrijgen van de verklaringen die deze personen bij andere instanties hebben afgelegd (6°).

Het onderzoeksorgaan kan aldus toegang hebben tot en overgaan tot de verwerking van persoonsinformatie en – gegevens³ in de zin van artikel 4, 1) en 2) van verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 ‘betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Richtlijn 95/46/EG (algemene verordening gegevensbescherming - AVG)’.

Bovendien strekt artikel 68 van het voorontwerp tot vervanging van inzonderheid artikel 116, eerste lid, van de Spoorcodex, dat in de ontworpen versie bepaalt dat “het onderzoek wordt (...) gevoerd (...), in voorkomend geval, door de resultaten samen te leggen met de andere onderzoeksorganen”. De gebruikers alsook alle partijen die betrokken zijn bij het ernstig ongeval, ongeval of incident dat onderzocht wordt, worden “geregeld op de hoogte gebracht van het onderzoek en de voortgang ervan (...)”. Aangezien die onderzoeken gepaard kunnen gaan met de verwerking van persoonsgegevens, kan het samenleggen van de resultaten van het onderzoek alsook de informatie met betrekking tot een onderzoek neerkomen op een verwerking van persoonsgegevens.⁴

Bovendien is het niet met zekerheid uit te sluiten dat de activiteiten die beoogd worden in het ontworpen artikel 74/1, § 9, § 11 en § 12, ingevoegd bij artikel 18 van het voorontwerp, geen verwerking van persoonsgegevens tot gevolg hebben, zelfs al strekken die bepalingen niet tot de verwerking van gegevens van die aard.⁵

³ De gemachtigde van de minister zegt daarover: “Il convient de préciser (...) que l'accès à ces différents éléments découle directement de la directive (UE) 2016/798 (article 21) et était déjà prévu dans le cadre de la directive 2004/49/CE (article 20), raison pour laquelle ces accès sont déjà prévus actuellement à l'article 113 du Code ferroviaire.”

⁴ Die verwerking wordt overigens eveneens reeds geregeld in artikel 116 van de van kracht zijnde Spoorcodex.

⁵ De gemachtigde van de minister preciseert op dat punt dat “les aspects de coordination et de coopération visés dans ces dispositions figuraient déjà dans le règlement (UE) n° 2012/1077 de la Commission du 16 novembre 2012

Tenslotte zij gewezen op het ontworpen artikel 210, § 3, derde lid, en § 4, dat eveneens verband houdt met de verwerking van persoonsgegevens.

1.2. Hoewel de verwerking van persoonsgegevens waarnaar zo-even verwezen werd, al geregeld wordt door de Spoorcodex of door de van kracht zijnde Europese teksten, veronderstelt de bekrachtiging van het voorliggende voorontwerp van wet de uitdrukking van de wens voor nieuwe wetgeving.⁶ Artikel 36, lid 4, van de algemene verordening gegevensbescherming, in samenhang gelezen met artikel 57, lid 1, c), en overweging 96 van die verordening, noopt tot raadpleging van de toezichthoudende autoriteit, *in casu* de Gegevensbeschermingsautoriteit zoals bedoeld in de wet van 3 december 2017 'tot oprichting van de Gegevensbeschermingsautoriteit', bij het opstellen van een voorstel voor een door een nationaal parlement vast te stellen wetgevingsmaatregel, zoals die welke hier voorligt, of een daarop gebaseerde regelgevingsmaatregel in verband met verwerking. Het is bijgevolg verplicht het advies in te winnen van Gegevensbeschermingsautoriteit.

1.3. Wat het ontworpen artikel 210, § 3, (artikel 153 van het voorontwerp) betreft, wordt de steller van het voorontwerp eraan herinnerd dat niet volstaan kan worden met het volgende te bepalen:

“Wanneer de veiligheidsinstantie handelt op grond van de bepalingen van dit artikel, dan leeft zij de Europese en Belgische regels inzake de bescherming van persoonlijke gegevens na.”

De steller van het voorontwerp dient immers die regels en de manier waarop die concreet omgezet worden in Belgische recht te preciseren in een helder en volledig dispositief dat rechtszekerheid schept.

1.4. In het algemeen wordt de steller van het voorontwerp uitgenodigd om de Spoorcodex aldus te wijzigen dat hij daarin verwijst naar de van kracht zijnde teksten in verband met de bescherming van persoonsgegevens, te weten niet langer de wet van 8 december 1992 'tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer ten opzichte van de verwerking van persoonsgegevens' maar wel de wet 30 juli 2018 'betreffende de bescherming van natuurlijke personen met betrekking tot de verwerking van persoonsgegevens'.

‘concernant une méthode de sécurité commune aux fins de la surveillance exercée par les autorités nationales de sécurité après la délivrance d’un certificat de sécurité ou d’un agrément de sécurité’ et figurent à présent dans le règlement (UE) 2018/761 de la Commission du 16 février 2018 ‘établissant des méthodes de sécurité communes aux fins de la surveillance exercée par les autorités nationales de sécurité après la délivrance d’un certificat de sécurité unique ou d’un agrément de sécurité conformément à la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant le règlement (UE) n° 1077/2012 de la Commission’, et que le traitement des données à caractère personnel n’est abordé dans aucun de ces documents.”

⁶ Zie advies 66.830/2, op 13 januari 2020 verstrekt over een ontwerp dat ontstaan gegeven heeft aan het koninklijk besluit van 18 maart 2020 'houdende de invoering van de Notariële Aktebank', <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/66830.pdf>, waarin de noodzaak onderstreept wordt, voor de daarin voorliggende reglementaire tekst, zich te schikken naar de vereisten van het recht op bescherming van persoonsgegevens, dat voortvloeit uit artikel 22 van de Grondwet, maar eveneens naar de bekrachtiging van de AVG en van de wet van 30 juli 2018 'betreffende de bescherming van natuurlijke personen met betrekking tot de verwerking van persoonsgegevens', die naar voren komen uit de rechtspraak van het Grondwettelijk Hof, zelfs al waren identieke gevallen van verwerking van persoonsgegevens al beoogd in de bestaande reglementering vóór de inwerkingtreding van de AVG en van de wet van 30 juli 2018. In dat dossier is de Gegevensbeschermingsautoriteit tegelijk met de afdeling Wetgeving geëdieerd.

Bijgevolg dienen eveneens de artikelen 132, 140 en 152 van de Spoorcodex gewijzigd te worden.

2. Artikel 74 van het voorontwerp strekt tot invoeging van artikel 124/2 in de Spoorcodex. Paragraaf 1, eerste lid, van dat artikel luidt als volgt:

“De spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerder verlenen aan hun veiligheidspersoneel een eerlijke en niet-discriminerende toegang tot opleidingsdiensten wanneer dergelijke opleidingen nodig zijn voor de exploitatie van diensten op het netwerk.”

Paragraaf 3 van dezelfde bepaling luidt dan weer als volgt:

“De instellingen belast met het verstrekken van opleidingen verlenen aan het personeel van de spoorwegondernemingen en van de infrastructuurbeheerder, op diens verzoek, een certificaat dat de deelname aan een opleiding attesteert.”

Bovendien wordt bij artikel 77 van het voorontwerp inzonderheid artikel 143, tweede lid, van de Spoorcodex als volgt vervangen:

“Onverminderd artikel 124/2, paragraaf 1, tweede lid, verplicht de erkenning de opleiders of opleidingscentra ertoe op billijke en niet-discriminerende wijze toegang te verlenen tot de opleidingsdiensten telkens deze opleiding noodzakelijk is om te voldoen aan de verkrijgingsvoorwaarden van het uniek veiligheidscertificaat of, desgevallend, van de veiligheidsvergunning.”

In verband met de bevoegdheid van de federale wetgever inzake de toegang tot de beroepen wordt verwezen naar advies 61.347/VR van de afdeling Wetgeving, gegeven op 19 juni 2017,⁷ waarin de volgende opmerking opgenomen is:

“7. [...] de bevoegdheid die aan de gewesten is toegewezen om de vestigingsvoorwaarden te regelen met uitzondering van de voorwaarden voor toegang tot gezondheidszorgberoepen en tot dienstverlenende intellectuele beroepen, [doet] geen afbreuk (...) aan de bevoegdheid van de federale overheid om te voorzien in opleidingsvereisten, erkenningsregelingen of vergunnings- of certificeringsstelsels in het kader van de uitoefening van haar eigen bevoegdheden,⁸ zoals dit overigens voordien al het geval was voor de gemeenschappen en de gewesten.⁹ Dergelijke regels zijn geen

⁷ Advies 61.347/VR, op 19 juni 2017 verstrekt over een voorontwerp dat ontstaan gegeven heeft aan de wet van 23 november 2017 ‘tot wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex’, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/61347.pdf>.

⁸ Voetnoot 8 van het geciteerde advies: Zie onder andere advies 57.300/1, op 21 april 2015 gegeven over een ontwerp dat geleid heeft tot het koninklijk besluit van 29 juni 2015 ‘tot wijziging van het koninklijk besluit van 23 september 1958 houdende algemeen reglement betreffende het fabriceren, opslaan, onder zich houden, verkopen, vervoeren en gebruiken van springstoffen’, advies 57.371/VR/3, op 15 juni 2015 gegeven over een ontwerp dat ontstaan gegeven heeft aan het besluit van de Vlaamse Regering van 10 juli 2015 ‘tot wijziging van regelgeving met betrekking tot het mobiliteitsbeleid, de openbare werken en het vervoer en het verkeersveiligheidsbeleid, wat betreft bevoegdheden, overgedragen in het kader van de zesde staatshervorming’ en advies 59.018/AV waarnaar in de vorige voetnoot verwezen wordt [namelijk advies 59.018/AV, verstrekt op 19 april 2016 over een ontwerp van koninklijk besluit ‘tot wijziging van het koninklijk besluit van 21 december 2006 betreffende de vereisten inzake beroepsopleiding en -ervaring, de vereisten inzake psychotechnisch onderzoek voor het uitoefenen van een leidinggevende of uitvoerende functie in een bewakingsonderneming of interne bewakingsdienst en betreffende de erkenning van de opleidingen’].

⁹ Voetnoot 9 van het geciteerde advies: Zie GwH 9 juli 1992, nr. 55/92, 5.B.12.

‘vestigingsvoorwaarden’ in de zin van artikel 6, § 1, VI, eerste lid, 6°, BWHI, maar vereisten die opgelegd worden door de federale overheid in het kader van haar bevoegdheden, *in casu* de bevoegdheid die ze krachtens artikel 6, §§ 1, X, 2°bis, en 4, 3°, eerste lid, van de BWHI heeft om het juridisch stelsel vast te stellen van de spoorwegen beheerd door de NMBS en de regels van de algemene politie te bepalen en de reglementering op het verkeer en vervoer. De maatregelen die ervoor moeten zorgen dat een spoorwegonderneming die toegang heeft tot de spoorweginfrastructuur voldoende garanties biedt inzake de dekking van de burgerlijke aansprakelijkheid en dat de treinbestuurders en -begeleiders de opleiding gekregen hebben en derhalve respectievelijk over de vergunningen en de brevetten beschikken die nodig zijn voor de afgifte van de attesten die door de Spoorcodex opgelegd worden, vallen onder het beheer van de spoorwegen die onder de verantwoordelijkheid vallen van de NMBS¹⁰ en onder de algemene politie en de reglementering op het verkeer en vervoer. Die maatregelen strekken er immers toe de veiligheid en het vlotte verloop van het treinverkeer te waarborgen los van de vraag of de spoorwegonderneming zich bezighoudt met personenvervoer dan wel met goederenvervoer. Zulk een aangelegenheid valt onder de uitsluitende bevoegdheid van de federale overheid.

Bij de uitoefening van die bevoegdheid dient de federale overheid rekening te houden met het evenredigheidsbeginsel waarbij zij erop moet toezien dat zij het voor de deeltentiteiten niet onmogelijk of buitengewoon moeilijk maakt om hun eigen bevoegdheden uit te oefenen, zoals de bevoegdheid van de gewesten om de vestigingsvoorwaarden te regelen. Wat dat betreft levert het ontworpen dispositief geen moeilijkheden op.

De federale overheid is bijgevolg bevoegd om de bepalingen (...) aan te nemen (...) inzake de opleiding en de certificering van treinbestuurders en -begeleiders.”

Die opmerking geldt, *mutatis mutandis*, voor de hierboven uitgelichte bepalingen van het voorontwerp, die voorzien in bepaalde opleidingsvereisten om toegang te hebben tot het beroep van veiligheidspersoneel of treinbestuurder.

BIJZONDERE OPMERKINGEN

DISPOSITIEF

Artikelen 5, 14 tot 17, 33, 34, 39, 42 en 50

In de inleidende zin van de artikelen 5, 14 tot 17, 33, 34, 39, 42 en 50 wordt melding gemaakt van een vroegere wijziging van de bepalingen waarop “de wet van XXX” betrekking heeft.

Het dossier geeft daaromtrent geen opheldering.

¹⁰ Voetnoot 10 van het geciteerde advies: In zoverre het toepassingsgebied van de ontworpen wetgeving beperkt is tot de spoorwegen die beheerd worden door de NMBS, hetgeen, gelet op artikel 2 van de codex, dat niet gewijzigd wordt bij het voorontwerp, het geval lijkt te zijn.

De afdeling Wetgeving gaat ervan uit dat “de wet van XXX” overeenstemt met het wetsontwerp ‘tot wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex’ dat op 8 juni 2020 door de Commissie voor Mobiliteit, Overheidsbedrijven en Federale Instellingen van de Kamer van volksvertegenwoordigers aangenomen is.¹¹

Wat de voornoemde bepalingen van het voorontwerp betreft, dient de steller van het voorontwerp erop toe te zien dat de beoogde aanpassingen voldoende rekening houden met de wijzigingen die bij de wet voortvloeiend uit het voornoemde wetsontwerp *in concreto* aangebracht zijn in de betrokken bepalingen van de Spoorcodex.

Artikel 5

1. Bij de bepaling onder 28° wordt in artikel 3 van de Spoorcodex een bepaling onder 56° ingevoegd om het begrip “nationale voorschriften” te definiëren.

Die definitie luidt als volgt:

“alle bindende voorschriften die door de Koning zijn aangenomen overeenkomstig artikel 68, paragraaf 2, 1°, die vereisten inzake veiligheid op het spoor of technische vereisten bevatten, andere dan de door uniale of internationale voorschriften vastgestelde, die op het niveau van het Belgische spoornet van toepassing zijn op infrastructuurgebruikers”.

Aldus zijn de voorschriften uitgesloten die vastgesteld worden door een andere overheid dan de Koning, terwijl de infrastructuurbeheerder bij artikel 68, § 3, van de Spoorcodex zoals het thans van kracht is, gemachtigd wordt om veiligheidsvoorschriften vast te stellen inzake de exploitatie van de spoorweginfrastructuur “in afwezigheid van TSI’s of ter aanvulling van de TSI’s”.¹²

De vraag rijst of het voorontwerp aldus geen te beperkende strekking heeft in het licht van de artikelen 2, 30) van richtlijn (EU) 2016/797 en 3, 8) van richtlijn (EU) 2016/798 waarin de nationale voorschriften als volgt gedefinieerd worden:

“alle in een lidstaat vastgelegde bindende voorschriften, ongeacht de instantie die de voorschriften uitvaardigt, die andere eisen betreffende de veiligheid op het spoor of technische eisen bevatten dan de Europese of internationale voorschriften, en welke in die lidstaat van toepassing zijn op spoorwegondernemingen, infrastructuurbeheerders of derden”.

¹¹ *Parl.St.* Kamer 2019-20, nr. 55 1258/003.

¹² Paragraaf 3 van artikel 68 dat vervangen wordt bij het wetsontwerp waarvan sprake is in de opmerking gemaakt bij de artikelen 5, 14 tot 17, 33, 34, 39, 42 en 50 van het voorontwerp luidt zijnerzijds als volgt: “In afwezigheid van TSI’s of ter aanvulling van de TSI’s, en op basis van de principes bepaald door de Koning op grond van paragraaf 2, 1°, a) en d), identificeert en stelt de infrastructuurbeheerder de technische specificaties voor gebruik van het netwerk en de operationele procedures betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorweginfrastructuur vast voor wat betreft de operationele interface tussen hemzelf en de spoorwegondernemingen of de toeristische ondernemingen bedoeld in artikel 5, § 1, 4°.”

Die kwestie moet verduidelijkt worden en in voorkomend geval moet de definitie van het begrip “nationale voorschriften” aldus herzien worden dat de voornoemde artikelen 2, 30) en 3, 8) correct omgezet worden.

2. Bij artikel 5, 44°, van het voorontwerp wordt in de Spoorcodex een artikel 3, 104° en 105°, ingevoegd waarin verwezen wordt naar “Verordening (EG) nr. 765/2008” waarvan het volledige opschrift vermeld wordt in het ontworpen artikel 202 (artikel 139 van het voorontwerp).

De gemachtigde van de minister is het ermee eens dat het voorontwerp aangevuld moet worden met een bepaling waarin een definitie gegeven wordt van die “Verordening (EG) nr. 765/2008”. Die bepaling moet in artikel 3 van de Spoorcodex ingevoegd worden.

Artikel 9

De gemachtigde van de minister is het ermee eens dat de bepaling onder 4° weggelaten moet worden.

Artikel 10

In de bepaling onder 1° schrijve men “in de paragrafen 1 en 2”, aangezien de paragrafen 3 en 4 van artikel 63 van de Spoorcodex vervangen worden bij artikel 10, 2° en 3°, ¹³ van het voorontwerp.

Artikel 12

1. Op de vraag wat in het ontworpen artikel 67/1, § 1, dient verstaan te worden onder “bevoegde nationale instanties” heeft de gemachtigde van de minister het volgende geantwoord:

“Cette disposition n’a aucunement vocation à s’appliquer aux entités fédérées ce qui par ailleurs correspond à l’impossibilité pour l’autorité fédérale d’adopter des dispositions comportant des obligations pour ces dernières, mais plutôt à des instances au niveau fédéral telles que l’Administration, les Ministres compétents en la matière, le gestionnaire de l’infrastructure (...)”

Het verdient aanbeveling die preciseringen in de memorie van toelichting op te nemen.

2. De gemachtigde van de minister is het ermee eens dat:

– in het ontworpen artikel 67/1, § 1, 5°, de woorden “van de lidstaten” weggelaten moeten worden;

– het ontworpen artikel 67/1, § 1, 6°, weggelaten moet worden.

¹³ De opsomming in artikel 10 van het voorontwerp moet in die zin gecorrigeerd worden.

3. In het ontworpen artikel 67/1, § 2, wordt bepaald dat aan de minister de bevoegdheid opgedragen wordt om “jaarlijks een veiligheidsplan [uit te werken en bekend te maken] met de voorgenomen maatregelen voor het realiseren van de GVD's” (gemeenschappelijke veiligheidsdoelen).

Krachtens de grondwettelijke beginselen inzake de uitoefening der machten staat het niet aan de wetgever om rechtstreeks aan een minister bevoegdheden toe te kennen die normaal aan de Koning toekomen. Het is weliswaar niet onverenigbaar met die beginselen om aan een minister bevoegdheden inzake bijkomstige of detailkwesties te delegeren maar in dat geval staat het niettemin in beginsel aan de Koning, en niet aan de wetgever, om een dergelijke delegatie te verlenen. Indien de wetgever zulke bevoegdheden rechtstreeks aan een minister delegeert, zou dat namelijk betekenen dat de wetgever zich een prerogatief toe-eigent dat toekomt aan de Koning als hoofd van de federale uitvoerende macht.¹⁴

4. In het ontworpen artikel 67/1, § 5, lijkt de verwijzing naar artikel 192 van de Spoorcodex foutief, aangezien dat artikel opgeheven wordt bij artikel 132 van het voorontwerp. De bepaling moet dienovereenkomstig herzien worden.

Artikel 15

In advies 66.937/4, op 19 februari 2020 gegeven over een voorontwerp van wet ‘tot wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex’¹⁵ heeft de afdeling Wetgeving het volgende opgemerkt over de wijziging die bij artikel 5 van het voorontwerp aangebracht wordt in artikel 69 van de Spoorcodex:

“Het ontworpen artikel 69, §§ 2 tot 4, van de Spoorcodex moet worden herzien om te voorkomen dat de wetgever zelf ‘het Bestuur’ met de uitvoering van de aldaar omschreven opdrachten en taken belast: dat is een prerogatief van de Koning als hoofd van de federale uitvoerende macht.”

Die opmerking geldt *mutatis mutandis* voor de voorliggende bepaling.

¹⁴ Zie in die zin advies 66.711/4, op 11 december 2019 gegeven over een wetsvoorstel ‘tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg wat het parkeren door zwangere vrouwen betreft’, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/66711.pdf>. Zie eveneens de *Beginselen van de wetgevingstechniek - Handleiding voor het opstellen van wetgevende en reglementaire teksten*, www.raadvst-consetat.be, tab “Wetgevingstechniek”, aanbeveling 7.3: “Het komt (...) de wetgever niet toe om zich te mengen in de interne organisatie van de uitvoerende macht en de regeling van een aangelegenheid rechtstreeks aan een minister op te dragen. Alleen de Koning of een Gemeenschaps- of een Gewestregering kan een dergelijke delegatie uitvaardigen.”

¹⁵ <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/66937.pdf>.

Artikel 18

Om de reden die opgegeven is in de opmerking gemaakt bij artikel 15 zou de ontworpen paragraaf 4 vervangen moeten worden door een bepaling waarbij aan de Koning de taak opgedragen wordt “om de nadere regels te bepalen voor de controle op de naleving van de geldende voorschriften inzake werk-, rij- en rusttijden voor treinbestuurders” door ervoor te zorgen dat samengewerkt wordt “met de veiligheidsinstantie opdat zij haar taak van toezichthouder op de veiligheid op het spoor kan uitoefenen.”

Artikel 20

Aangezien de veiligheidsinstantie een administratieve overheid is, wordt in het ontworpen artikel 77, tweede lid, ten overvloede bepaald dat de veiligheidsinstantie “haar besluiten [motiveert]”. Die verplichting vloeit immers reeds voort uit de wet van 29 juli 1991 ‘betreffende de uitdrukkelijke motivering van de bestuurshandelingen’.

Een soortgelijke opmerking geldt voor artikel 54 van het voorontwerp.

Artikel 37

Er dient voor gezorgd te worden dat beide taalversies van de bepaling onder 1° aldus op elkaar afgestemd worden dat in de Franse tekst de eerste zin van het ontworpen artikel 93, § 4, begint met de woorden “De infrastructuurbeheerder (...)”.

Artikel 48

1. Het ontworpen artikel 74/1, § 5, derde lid, luidt als volgt:

“Indien de veiligheidsinstantie zelf, overeenkomstig artikel 100, het uniek veiligheidscertificaat heeft afgegeven, kan zij aan het certificaat beperkingen stellen of het intrekken en stelt zij het Bureau daarvan in kennis.”

Ter wille van de samenhang met de terminologie gebezigd in artikel 74/1, § 5, derde lid, en in artikel 17 van richtlijn (EU) 2016/798, dient in de Franse tekst van het ontworpen artikel 100, § 3, tweede lid, het woord “limité” vervangen te worden door het woord “restreint”.

2. Het ontworpen artikel 100, § 3, derde lid, bepaalt dat de veiligheidsinstantie de infrastructuurbeheerder op de hoogte brengt van elke beslissing tot schorsing of intrekking van een uniek veiligheidscertificaat, genomen overeenkomstig het eerste lid. In het eerste lid wordt echter alleen voorzien in de mogelijkheid van de gehele of beperkte intrekking¹⁶ van een uniek veiligheidscertificaat afgegeven door de veiligheidsinstantie.

¹⁶ Gelet op het ontworpen artikel 100, § 3, tweede lid, moet het begrip “intrekking” in die zin begrepen worden dat het niet alleen betrekking heeft op de gehele intrekking van een uniek veiligheidscertificaat maar ook op de beperking van dat certificaat.

Naar aanleiding van een vraag in dat verband stelt de gemachtigde van de minister voor het ontworpen artikel 100, § 3, derde lid, te vervangen door een artikel 100, § 4, dat zorgt voor samenhang met het ontworpen artikel 74/1, §§ 5 en 6, en dat als volgt luidt:

“Artikel 100. (...)”

§ 4. De veiligheidsinstantie brengt de betrokken infrastructuurbeheerder op de hoogte van elke beslissing tot schorsing genomen overeenkomstig artikel 74/1, § 6, of van elke beslissing tot intrekking van een uniek veiligheidscertificaat, genomen overeenkomstig het eerste lid en overeenkomstig artikel 74/1, § 5, derde lid.”

Ter wille van de volledigheid moet in de tekst uitdrukkelijk rekening gehouden worden met de mogelijkheid dat beslist wordt de betrokken activiteiten onmiddellijk te beperken. Het ontworpen artikel 74/1, § 6, voorziet niet alleen in die mogelijkheid maar ook in de mogelijkheid dat die activiteiten opgeschort worden. Bovendien zouden de woorden “of intrekking van een uniek veiligheidscertificaat” beter vervangen worden door de woorden “of gehele of beperkte intrekking van een uniek veiligheidscertificaat.”

De bepaling moet dienovereenkomstig herzien worden.

Artikel 66

Bij het ontworpen artikel 114, § 2, worden aan de onderzoeksorganen verplichtingen opgelegd. *In casu* gaat het om de onderzoeksorganen van de verschillende lidstaten van de Europese Unie.

Hoewel die bepaling strekt tot omzetting van artikel 22, lid 7, van richtlijn (EU) 2016/798, neemt dat niet weg dat het niet aan de steller van het voorontwerp staat om in plaats van de lidstaten te beslissen over de taken waarmee hun onderzoeksorganen belast worden.

De bepaling moet aldus herzien worden dat ze enkel betrekking heeft op het onderzoeksorgaan dat in België opgericht zal worden met toepassing van die richtlijn en van de wet die zorgt voor de omzetting ervan.

Artikel 67

Artikel 23, lid 1, van richtlijn (EU) 2016/798 wordt weliswaar omgezet bij het ontworpen artikel 115, maar de vraag rijst in welke hoedanigheid het niet-Belgische onderzoeksorgaan zal “deelnemen” aan het onderzoek. Zal het daden van onderzoek mogen stellen op het Belgische grondgebied of zal zijn “deelname” erin bestaan dat het in kennis gesteld wordt van de daden van onderzoek die gesteld zullen worden en dat het er eventueel als “waarnemer” bij aanwezig is?

Die kwestie moet op zijn minst in de memorie van toelichting verduidelijkt worden.

Artikel 95

De gecoördineerde versie van het ontworpen artikel 167, eerste lid, die door de adviesaanvrager overgelegd is, stemt niet overeen met de versie van datzelfde eerste lid dat bij artikel 95 gewijzigd wordt.

Uit de omzettingstabellen die bij het dossier gevoegd zijn blijkt dat het de bedoeling is van de steller van het voorontwerp om artikel 11, lid 4, van richtlijn (EU) 2016/797 om te zetten. Bijgevolg dient in artikel 95 een wijziging aangebracht te worden in artikel 167, eerste lid, van de Spoorcodex. De woorden “beperkt zij het toepassingsgebied van dat onderdeel, neemt het uit de handel en verbiedt het gebruik ervan, of neemt gepaste maatregelen” moeten daarin immers vervangen worden door de woorden “stelt zij de aanmeldende autoriteit daarvan in kennis die gepaste maatregelen neemt”.

Artikel 109

1. In de Franse tekst van het ontworpen artikel 179/1, § 5, eerste lid, moeten de woorden “est accompagnée” vervangen worden door het woord “, accompagnée”.

2. De gemachtigde van de minister is het ermee eens dat in het ontworpen artikel 179/1, § 8, vierde lid, 3°, de woorden “door de lidstaten opgestelde” weggelaten moeten worden.

Artikelen 115, 116, 118, 120 en 121

In de ontworpen artikelen 179/6, eerste lid, 179/7, eerste lid, 179/8, § 1, eerste lid, 179/10, 1°, en 179/11, eerste lid, wordt verwezen naar verschillende leden van artikel 21 van richtlijn (EU) 2016/797 wat betreft de voor te leggen documenten.

In de omzettingstabel wordt aangegeven dat dat artikel 21 zodoende omgezet wordt. Te dien einde dient in de voorliggende bepalingen echter telkens duidelijk melding gemaakt te worden van de betrokken documenten, aangezien een loutere verwijzing naar de onderverdelingen van artikel 21 van richtlijn (EU) 2016/798 daartoe niet volstaat.

Die bepalingen moeten dienovereenkomstig herzien worden.

Artikel 124

Het ontworpen artikel 179/14, tweede lid, bepaalt dat de veiligheidsinstantie het Bureau en de andere betrokken veiligheidsinstanties in kennis stelt, “wanneer zij wordt gewaarschuwd dat deze laatste betrokken zijn”. Die bepaling vormt geen exacte omzetting van artikel 26, lid 2, van richtlijn (EU) 2016/797, waarin bepaald wordt dat de veiligheidsinstantie de andere veiligheidsinstanties daarvan in kennis moet stellen, “ook die van een grondgebied waar een aanvraag voor het in de handel brengen van een voertuig van hetzelfde type loopt.”

Naar aanleiding van een vraag in dat verband heeft de gemachtigde van de minister het volgende geantwoord:

“L’objectif de cette disposition est de faire peser sur l’autorité de sécurité, une obligation d’information vis-à-vis des autres autorités de sécurité concernées, mais il est impossible pour l’autorité de sécurité nationale de savoir si des demandes d’autorisation de mise sur le marché d’un véhicule de même type sont en cours dans d’autres États membres.

C’est pourquoi, il a été décidé de modifier un minimum cette obligation d’information uniquement dans les cas où l’autorité de sécurité aura été avertie qu’une demande d’autorisation de mise sur le marché similaire à celle à l’égard de laquelle elle a demandé au détenteur de l’autorisation de prendre des mesures correctrices.”

Om beter te begrijpen welke andere veiligheidsinstanties “betrokken” zijn, stelt de gemachtigde van de minister daarenboven voor dat tweede lid als volgt te stellen:

“De veiligheidsinstantie stelt het Bureau en de andere betrokken veiligheidsinstanties in kennis, wanneer zij over informatie beschikt waaruit blijkt dat die laatstgenoemden betrokken zijn, inzonderheid omdat ze een verzoek behandelen tot vergunning voor het in de handel brengen van een voertuig van hetzelfde type.”

De tekst moet dienovereenkomstig aangepast worden.

Artikel 138

1. Aangezien het ontworpen artikel 201, § 1, betrekking heeft op de aanmeldingsplicht die op de aanmeldende instantie rust, is de gemachtigde van de minister het ermee eens dat die bepaling verplaatst moet worden naar de afdeling “Aanmeldende instantie” die bij artikel 134 van het voorontwerp ingevoegd wordt in titel 6, hoofdstuk 6 van de Spoorcodex om daar artikel 200/4 te vormen.

2. Artikel 37, lid 5, van richtlijn (EU) 2016/797 voorziet in een termijn van twee maanden vanaf de aanmelding indien geen accreditatiecertificaat gebruikt wordt. Die regel wordt niet omgezet bij het ontworpen artikel 201, § 2 (dat het enige lid wordt).

Tenzij aangetoond kan worden dat artikel 37, lid 5, van richtlijn (EU) 2016/797 naar behoren omgezet wordt bij het voorliggende dispositief, moet het dispositief aangevuld worden om ervoor te zorgen dat die bepaling perfect omgezet wordt.

Artikel 159

1. In de inleidende zin moeten de woorden “ingevoegd bij de wet van 30 augustus 2013 en” ingevoegd worden na de woorden “In artikel 221/3 van dezelfde Codex wordt het eerste lid,”.

Die opmerking geldt *mutatis mutandis* voor de artikelen 160 en 161.

2. Bovendien moet in dezelfde zin het woord “laatstelijk” weggelaten worden.

Artikel 167

De gemachtigde van de minister heeft het volgende geantwoord op de vraag waarom voorzien wordt in de voorgenomen wijzigingen van artikel 167 van het voorontwerp, terwijl andere bepalingen van dat voorontwerp die wijzigingen reeds aanbrengen in de betrokken bepalingen van de Spoorcodex:¹⁷

“Outre les articles de ce projet, il existe d’autres articles du Code ferroviaire qui ne devaient pas être modifiés dans le cadre de la transposition des directives (UE) 2016/797 et 2016/798. Du point de vue de l’utilisation cohérente des mots dans l’ensemble du Code ferroviaire, la terminologie de ces articles doit également être adaptée, raison pour laquelle cette disposition a été intégrée.”

Aangezien de wijzigingen waarin artikel 167 voorziet voor heel de Spoorcodex gelden en er niet gepreciseerd wordt welke artikelen bedoeld worden, maakt artikel 167 de specifieke wijzigingen waarin andere bepalingen van het voorontwerp voorzien overbodig, omdat ze vergelijkbaar zijn met die waarin artikel 167 voorziet.

Die specifieke wijzigingen moeten weggelaten worden, zo niet wordt in eenzelfde bepaling van de Spoorcodex een en dezelfde wijziging aangebracht die voortvloeit uit twee verschillende bepalingen van het voorliggende voorontwerp.

WETGEVINGSTECHNISCHE SLOTOPMERKINGEN

Het voorontwerp moet op wetgevingstechnisch vlak herzien worden.

Ter illustratie daarvan geeft de afdeling Wetgeving binnen de termijn waarover ze beschikt de volgende voorbeelden:

– In de inleidende zin van artikel 7 dient gepreciseerd te worden dat artikel 8 van de Spoorcodex gewijzigd is bij de wet van 15 juni 2015 ‘tot wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex.’

– Ter wille van de leesbaarheid verdient het aanbeveling in artikel 11 “hoofdstuk 0” te vernummeren tot “hoofdstuk 1.”

Bijgevolg moet de inleidende zin van artikel 12 aangepast worden en in artikel 13 van het voorontwerp moet hoofdstuk 1 vernummerd worden tot “Hoofdstuk 1/1.”

Dezelfde opmerking geldt *mutatis mutandis* voor de artikelen 72, 73, 74, 134, 135 tot 137 en 142 tot 144.

¹⁷ Zo bijvoorbeeld is het woord “spoorweginfrastructuurbeheerder” vervangen door het woord “infrastructuurbeheerder” in de artikelen 5, 2°, 4° en 30°, 8, 1°, 16, 2°, en 157, 3°, van het voorontwerp.

Daarenboven dienen in artikel 76 (artikel 142, § 3, eerste lid, van de Spoorcodex) de woorden “titel 5” vervangen te worden door de woorden “titel 5, hoofdstuk 1/1.”

Aangezien in artikel 81 van de Spoorcodex een paragraaf 2 ingevoegd wordt, dient de inleidende zin van artikel 24 als volgt gesteld te worden:

“In hetzelfde wetboek wordt artikel 81, waarvan de huidige tekst paragraaf 1 zal vormen, aangevuld met een paragraaf 2 die als volgt gesteld is:

(voorts zoals in het voorontwerp).”

– In artikel 128 moet de interpunctie herzien worden in de Franse tekst van het ontworpen artikel 179/18, § 4.

– In de inleidende zin van artikel 157 schrijve men “ingevoegd bij de wet van 23 november 2017.”

– In de inleidende zin van artikel 161 schrijve men “gewijzigd bij de wet van 25 december 2016.”

LE GREFFIER – DE GRIFFIER

LE PRÉSIDENT – DE VOORZITTER

Anne-Catherine VAN GEERSDAELE

Martine BAGUET