

van een aangetoonde behoefte onmogelijk is aan alle verzoeken om capaciteit voor de betrokken voorziening tegemoet te komen, kan de verzoeker een klacht indienen bij het toezichthoudende orgaan die zich over de zaak buigt en, voor zover nodig, maatregelen neemt om ervoor te zorgen dat een passend deel van de capaciteit wordt gegund aan de betrokken verzoeker.

§ 5. Wanneer de in bijlage 1, punt 2, a), bedoelde dienstvoorziening gedurende tenminste twee opeenvolgende jaren niet is gebruikt, en spoorwegondernemingen ten aanzien van de exploitant van die dienstvoorziening hun belangstelling hebben laten blijken voor toegang tot de voorziening op basis van aangetoonde behoeften, doet zijn eigenaar een publieke aankondiging dat zijn exploitatie van de voorziening geheel of gedeeltelijk beschikbaar is voor leasing of verhuring als spoordienstvoorziening, tenzij de exploitant van deze dienstvoorziening aantoont dat de voorziening vanwege een lopend reconversieproces niet door een spoorwegonderneming kan worden gebruikt.

§ 6. De Koning kan maatregelen nemen over de te volgen procedure en de te respecteren criteria voor de toegang tot de te verlenen diensten in de dienstvoorzieningen bedoeld in dit artikel.”.

Art. 5. Dit besluit treedt in werking op 1 januari 2014.

Art. 6. De minister bevoegd voor de regulering van het spoorwegvervoer is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 21 december 2013.

FILIP

Van Koningswege :

De Minister van Binnenlandse Zaken,

Mevr. J. MILQUET

De Staatssecretaris voor Mobiliteit,

M. WATHELET

les demandes de capacités pour l'installation concernée sur la base des besoins avérés, le demandeur peut introduire une plainte auprès de l'organe de contrôle, qui examine le dossier et prend des mesures, le cas échéant, pour qu'une partie adéquate de la capacité soit dévolue à ce demandeur.

§ 5. Si une installation de service visée à l'annexe 1^{re}, point 2, a), n'a pas été utilisée pendant au moins deux années consécutives et si des entreprises ferroviaires se sont déclarées intéressées par un accès à cette installation auprès de l'exploitant de cette installation, sur la base des besoins avérés, son propriétaire annonce publiquement que son exploitation est disponible à la location ou au leasing en tant qu'installation de service ferroviaire, en totalité ou en partie, à moins que l'exploitant de cette installation de service ne démontre qu'un processus de reconversion en cours empêche son utilisation par une entreprise ferroviaire.

§ 6. Le Roi peut adopter des mesures détaillant la procédure à suivre et les critères à respecter pour l'accès aux services à fournir dans les installations de service visées par le présent article.”.

Art. 5. Le présent arrêté entre en vigueur le 1^{er} janvier 2014.

Art. 6. Le ministre qui a la régulation du transport ferroviaire dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 21 décembre 2013.

PHILIPPE

Par le Roi :

La Ministre de l'Intérieur,

Mme J. MILQUET

Le Secrétaire d'Etat à la Mobilité,

M. WATHELET

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

[C – 2014/14024]

21 DECEMBER 2013. — Koninklijk besluit tot wijziging van de Spoorcodex voor wat betreft toegang tot traffic control en tot seinposten van de infrastructuurbeheerder

VERSLAG AAN DE KONING

Sire,

Dit ontwerp van koninklijk besluit is genomen in uitvoering van artikel 10, 3 van de wet van 30 augustus 2013 betreffende de hervorming van de Belgische spoorwegen.

Deze bepalingen verlenen aan de Koning de bevoegdheid om, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, de nodige maatregelen te nemen om regels te bepalen die de spoorwegondernemingen, op niet-discriminerende wijze, toelaten aanwezig te zijn in de “traffic control” en in de seinposten van de infrastructuurbeheerder en die het mechanisme bepalen waarlangs de infrastructuurbeheerder, op niet-discriminerende wijze, de prioriteiten uitvoert die door de spoorwegondernemingen met betrekking tot hun eigen treinen worden voorgesteld, tenzij in geval van redenen die verband houden met de exploitatieveiligheid of in geval van conflict met de prioriteitsregels die door de overheid worden vastgesteld.

De wijzigingen opgenomen in dit ontwerp van besluit kaderen in een meer globale hervorming van de juridische structuren van de NMBS Groep.

COMMENTAAR BIJ DE ARTIKELEN

Artikel 1

Cf. Commentaar van artikel 2.

Art. 2, § 1

Deze bepaling beoogt in de Spoorcodex een artikel 25/1 in te voegen dat voorziet in de mogelijkheid voor spoorwegondernemingen om toegang te hebben tot “traffic control” en tot seinposten van de spoorweginfrastructuurbeheerder.

Het eerste lid zet het principe uiteen volgens hetwelk de spoorwegondernemingen toegang mogen hebben tot “traffic control”.

SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

[C – 2014/14024]

21 DECEMBRE 2013. — Arrêté royal modifiant le Code ferroviaire en ce qui concerne l'accès au traffic control et aux cabines de signalisation du gestionnaire de l'infrastructure

RAPPORT AU ROI

Sire,

Le présent projet d'arrêté royal est pris en exécution de l'article 10, 3 de la loi du 30 août 2013 relative à la réforme des chemins de fer belges.

Ces dispositions autorisent le Roi à prendre les mesures nécessaires pour fixer, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, les règles qui permettent aux entreprises ferroviaires, de manière non discriminatoire, d'être présentes dans le “traffic control” et dans les postes de signalisation du gestionnaire de l'infrastructure et qui établissent le mécanisme par lequel le gestionnaire de l'infrastructure exécute, de manière non discriminatoire, les priorités proposées par les entreprises ferroviaires concernant leurs propres trains, sauf pour des raisons de sécurité d'exploitation ou en cas de conflit avec les règles de priorité fixées par l'autorité publique

Les modifications contenues dans le présent projet d'arrêté s'inscrivent dans une réforme globale des structures juridiques du Groupe SNCB.

COMMENTAIRES DES ARTICLES

Article 1^{er}

Cf. Commentaire de l'article 2.

Art. 2, § 1^{er}

Cette disposition vise à insérer dans le Code ferroviaire un article 25/1 qui consacre la possibilité donnée aux entreprises ferroviaires d'accéder au “traffic control” et aux cabines de signalisation du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.

Le premier alinéa pose le principe selon lequel les entreprises ferroviaires peuvent avoir accès au “traffic control”.

Het tweede lid zet het principe uiteen volgens hetwelk de spoorwegondernemingen toegang mogen hebben tot de 10 geciteerde seinposten en dat de vraag om toegang tot de andere seinposten geval per geval op de fysieke haalbaarheid zal onderzocht worden.

Met de aanwezigheid van spoorwegondernemingen op deze strategische plaatsen wordt beoogd om hen toe te laten aan de infrastructuurbeheerder, in het kader van diens opdracht van verkeersbeheer, een prioriteitsvolgorde voor te stellen aangaande hun eigen treinen in geval van verstoring en dit met het oog op het bevorderen van de stiptheid.

De tussenkomst van spoorwegondernemingen is beperkt tot een prioriteitsvoorstel. Anders gezegd, de infrastructuurbeheerder blijft soeverein voor wat de eindbeslissing betreft. Het rechtstreeks toewijzen van een beslissingsbevoegdheid aan spoorwegondernemingen komt neer op het aan hen toewijzen van een functie voor het infrastructuurbeheer. Dit blijkt uit :

— artikel 29 van de Richtlijn 2001/14/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheidscertificering, dat uitdrukkelijk aan de infrastructuurbeheerder de opdracht toekent om bij verstoring bijzondere maatregelen te nemen, waaronder de afschaffing van treinpaden;

— een beslissing van het Hof van Justitie van de Europese Unie die in het kader van de zaak C-473/10, Commissie t. Hongarije, van 28 februari 2013 (cf. § 54 van de beslissing), dat verkeersbeheer behoort tot de functies van infrastructuurbeheer;

— artikel 3, 2), van de richtlijn 2012/34 van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte, dat het begrip van infrastructuurbeheerder definieert, met inbegrip van het vermelde verkeersbeheer.

Bijgevolg, zou het toestaan aan spoorwegondernemingen van een beslissingsbevoegdheid aangaande het verkeersbeheer tot gevolg hebben dat zij onderworpen zijn aan de verplichting tot het organiseren van een gescheiden boekhouding tussen deze functie en de activiteiten met betrekking tot het verlenen van vervoersdiensten die zij uitoefenen overeenkomstig artikel 6 van de richtlijn 91/440/EEG van de Raad van 29 juli 1991 betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap.

Deze overwegingen rechtvaardigen dan ook dat de infrastructuurbeheerder de soevereiniteit behoudt aangaande de uitoefening van deze functie van verkeersbeheer.

Met het oog op overeenstemming met de voormelde beslissing van het Hof van Justitie met betrekking tot de zaak C-473/10, mag het gemelde voorstel overigens op geen enkele manier deelnemen aan het beheer van de essentiële functies betreffende de toewijzing van capaciteiten.

Er dient inderdaad een onderscheid gemaakt te worden, tussen enerzijds, hetgeen bepaald is in artikel 29, §§ 1 en 2, eerste lid, van de Richtlijn 2001/14/EG met betrekking tot de aanneming van bijzondere maatregelen door de infrastructuurbeheerder in geval van verstoring met het oog op het herstel van de normale toestand en de afschaffing van treinpaden, en anderzijds, de nieuwe toewijzing van treinpaden die noodzakelijk kan zijn als gevolg van de toepassing van gemeld artikel 29 en die een nieuwe beslissing omvat en niet enkel een zuiver toepassing is van de initiële toewijzingsbeslissing.

Deze nieuwe beslissing van toewijzing van treinpaden dient dan ook genomen te worden door een instantie die in juridisch en organisatorisch opzicht en wat de besluitvorming betreft, onafhankelijk is van spoorwegondernemingen. Dit is in overeenstemming met artikel 14, § 2, van de Richtlijn 2001/14/EG, en werd bevestigd door het Hof van Justitie in hoger gemelde zaak. Deze bevestigt inderdaad dat de nieuwe beslissing van toewijzing van treinpaden ingevolge de toepassing van artikel 29 van de Richtlijn 2001/14/EG moet toegekend worden aan een instantie die de voorwaarden van onafhankelijkheid die inherent zijn aan de uitoefening van essentiële functies naleeft (gezamenlijke lezing van de §§ 62 en 63 van de bedoelde beslissing), wat het Hof nog herbevestigd heeft in de zaak C-412/11, Commissie t. Luxemburg, van 11 juli 2013 (cf. § 38 van dat arrest).

Bijgevolg, om de naleving van de vereiste van onafhankelijke besluitvorming te waarborgen, is het niet toegelaten om aan spoorwegondernemingen een zelfs minimale tussenkomst toe te kennen aangaande de nieuwe toewijzing van treinpaden.

Le deuxième alinéa pose le principe selon lequel les entreprises ferroviaires peuvent avoir accès aux 10 cabines de signalisation citées et que la question de l'accès aux autres cabines de signalisation devra être évaluée aux cas par cas compte tenu de la faisabilité physique.

La présence des entreprises ferroviaires au sein de ces endroits stratégiques vise à leur permettre de proposer au gestionnaire de l'infrastructure un ordre de priorité, en cas de perturbation, concernant leurs propres trains dans le cadre de la mission de gestion du trafic de ce dernier, et ce afin de favoriser la ponctualité.

L'intervention des entreprises ferroviaires est limitée à une proposition de priorité. Autrement dit, le gestionnaire de l'infrastructure reste souverain quant à la décision finale. En effet, conférer directement la compétence décisionnelle aux entreprises ferroviaires reviendrait à leur confier une fonction de gestion de l'infrastructure ainsi qu'en atteste :

— l'article 29 de la Directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité, qui attribue expressément au gestionnaire de l'infrastructure la mission d'adopter des mesures particulières en cas de perturbations, dont la suppression de sillons;

— une décision de la Cour de Justice de l'Union européenne qui indique, dans le cadre de l'affaire C-473/10, Commission c. Hongrie du 28 février 2013 (cf. § 54 de la décision), que la gestion du trafic relève des fonctions de gestion de l'infrastructure;

— l'article 3, 2), de la Directive 2012/34 du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen, qui définit la notion de gestionnaire de l'infrastructure en y incluant expressément ladite gestion du trafic.

Ainsi, permettre aux entreprises ferroviaires de disposer d'une compétence décisionnelle en matière de gestion du trafic aurait pour conséquence de les soumettre à l'obligation d'instaurer une séparation comptable entre cette fonction et les activités relatives à la fourniture de services de transport qu'elles exercent conformément à l'article 6 de la Directive 91/440/CEE du Conseil du 29 juillet 1991 relative au développement de chemins de fer communautaires.

Ces considérations justifient dès lors que le gestionnaire de l'infrastructure conserve sa souveraineté quant à l'exercice de cette fonction de gestion du trafic.

Par ailleurs, afin de se conformer à la décision précitée de la Cour de Justice relative à l'affaire C-473/10, ladite proposition ne pourra en aucune façon participer à la gestion de fonctions essentielles relatives à l'allocation de capacités.

En effet, il convient d'opérer une distinction entre, d'une part, ce que prévoit l'article 29, §§ 1^{er} et 2, al. 1^{er}, de la Directive 2001/14/CE qui concernent l'adoption de mesures particulières par le gestionnaire de l'infrastructure en cas de perturbation afin d'assurer le rétablissement de la situation à la normale et la suppression de sillons et, d'autre part, la réallocation de sillons qui peut s'avérer indispensable suite à l'application dudit article 29 et qui consiste en une nouvelle décision et non en une pure application de la décision d'allocation initiale.

Cette nouvelle décision d'octroi de sillons doit dès lors être prise par un organisme qui présente les garanties d'indépendance sur les plans juridique, organisationnel et décisionnel vis-à-vis des entreprises ferroviaires, conformément à l'article 14, § 2, de la Directive 2001/14/CE, ce qui est confirmé par la Cour de Justice dans le cadre de l'affaire susmentionnée. En effet, celle-ci affirme que la nouvelle attribution de sillons résultant de l'application de l'article 29 de la Directive 2001/14/CE doit être confiée à un organisme respectant les conditions d'indépendance inhérentes à l'exercice des fonctions essentielles (lecture combinée des §§ 62 et 63 de la décision en question), ce que la Cour a réaffirmé dans le cadre de l'affaire C-412/11, Commission c. Luxembourg, du 11 juillet 2013 (cf. § 38 de cet arrêt).

Par conséquent, afin de garantir le respect de l'exigence d'indépendance décisionnelle, il ne peut être admis d'accorder aux entreprises ferroviaires une intervention aussi minime soit-elle quant à la réallocation de sillons.

Art. 2, § 2

Voor wat het eerste lid, punt 1 betreft, is het aantal vertegenwoordigers die fysiek aanwezig zijn in "traffic control" en in seinposten beperkt. Dit teneinde deze strategische plaatsen, die slechts over een beperkte ruimte beschikken, niet te overbelasten en op die manier hun goede werking niet in het gedrang te brengen.

Voor wat punt 2 betreft, is de toegang door de vertegenwoordiger van een spoorwegonderneming tot "traffic control" en tot seinposten afhankelijk van de naleving van de vereisten van het koninklijk besluit tot vaststelling van de vereisten van toepassing op het veiligheidspersoneel voor wat de veiligheidsfuncties van "seingever en operator", of "onderstationschef, specialiteit reiziger, - toezicht en bediening van de perrons en uitwijkbundels" of "bediende belast met het beheer van de administratieve taken met betrekking tot het rangeren, bedienen van installaties, samenstellen en verzenden van treinen" betreft. Aangezien deze strategische plaatsen fundamenteel zijn in het kader van de bewaking van de spoorwegveiligheid, is het noodzakelijk om te beschikken over minimale relevante kwalificaties om er binnen te komen.

Het tweede lid verplicht de infrastructuurbeheerder om de praktische regels voor toegang tot de twee typen installaties te bepalen en deze bekend te maken op zijn beveiligde internetsite. Deze praktische regels betreffen enkele veiligheidsmaatregelen die de praktische toegang tot deze voorzieningen mogelijk maken, zoals badges en middelen om te verifiëren of personen voldoen aan de bovengenoemde veiligheidsfuncties, en de vastlegging van de openingsuren.

Artikelen 3 en 4

Deze artikelen behoeven geen commentaar.

Wij hebben de eer te zijn,

Sire,
van Uwe Majesteit,
de zeer eerbiedige
en zeer getrouwe dienaars,
De Minister van Binnenlandse Zaken,
Mevr. J. MILQUET
De Staatssecretaris voor Mobiliteit,
M. WATHELET

Raad van State afdeling Wetgeving

Advies 54.711/4 van 11 december 2013 over een ontwerp van koninklijk besluit "tot wijziging van de Spoorcodex, voor wat betreft de toegang tot "traffic control" en tot seinposten van de infrastructuurbeheerder"

Op 6 december 2013 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de Minister van Binnenlandse Zaken verzocht binnen een termijn van vijf werkdagen een advies te verstrekken over een ontwerp van koninklijk besluit "tot wijziging van de Spoorcodex, voor wat betreft de toegang tot "traffic control" en tot seinposten van de infrastructuurbeheerder".

Het ontwerp is door de vierde kamer onderzocht op 11 december 2013. De kamer was samengesteld uit Pierre Liénardy, kamervoorzitter, Jacques Jaumotte en Bernard Blero, staatsraden, Christian Behrendt en Jacques Englebert, assessoren, en Anne-Catherine Van Geersdaele, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Yves Chauffoureaux, eerste auditeur.

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

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 11 december 2013.

Overeenkomstig artikel 84, § 1, eerste lid, 2, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, ingevoegd bij de wet van 4 augustus 1996 en vervangen bij de wet van 2 april 2003, moeten in de adviesaanvraag in het bijzonder de redenen worden aangegeven tot staving van het spoedeisende karakter ervan.

In het onderhavige geval luidt die motivering in de brief met de adviesaanvraag aldus :

"L'urgence est motivée par la nécessité de mettre en œuvre, au plus vite, la réforme dont le premier volet fait déjà l'objet de l'arrêté royal du 7 novembre 2013 portant réforme des structures de la SNCB Holding, d'Infrabel et de la SNCB (I), dans la mesure où (i) il faut au plus vite mettre fin à l'incertitude, associée à la présente période de transition dans le chef du personnel, des clients et des autres parties prenantes en

Art. 2, § 2

Concernant l'alinéa 1^{er}, 1, le nombre de représentants présents physiquement au sein du "traffic control" et des cabines de signalisation est limité afin de ne pas surcharger ces endroits stratégiques qui disposent d'un espace limité et ainsi de ne pas entraver leur bon fonctionnement.

En ce qui concerne le 2, l'accès par le représentant d'une entreprise ferroviaire au "traffic control" et aux cabines de signalisation est conditionné au respect d'exigences de l'arrêté royal déterminant les exigences applicables au personnel de sécurité en ce qui concerne les fonctions de sécurité "opérateur et signaleur", ou "sous-chef de gare, spécialité voyageur, surveillance et desserte des quais et faisceaux de garage" ou "agent chargé de la gestion des opérations administratives relatives à la manœuvre, desserte d'installations, formation et expédition des trains". Ces endroits stratégiques étant fondamentaux dans le cadre de la sauvegarde de la sécurité d'exploitation ferroviaire, il est nécessaire de disposer de qualifications minimales en la matière afin d'y pénétrer.

L'alinéa 2 impose au gestionnaire de l'infrastructure de déterminer les modalités pratiques de l'accès aux deux types d'installation et de les publier sur son site internet sécurisé. Ces modalités pratiques concernent quelques mesures de sécurité telles que les badges et les moyens permettant de vérifier si les personnes remplissent les exigences en termes de fonctions de sécurité susmentionnées, ainsi que la fixation d'horaires d'ouverture.

Articles 3 et 4

Ces articles n'appellent pas de commentaire.

Nous avons l'honneur d'être,

Sire,
de Votre Majesté
les très respectueux
et très fidèles serviteurs,
La Ministre de l'Intérieur,
Mme J. MILQUET
Le Secrétaire d'Etat à la Mobilité,
M. WATHELET

Conseil d'Etat section de législation

Avis 54.711/4 du 11 décembre 2013 sur un projet d'arrêté royal "modifiant le Code ferroviaire, en ce qui concerne l'accès au traffic control et aux cabines de signalisation du gestionnaire de l'infrastructure"

Le 6 décembre 2013, le Conseil d'Etat, section de législation, a été invité par le Secrétaire d'Etat à la Mobilité, adjoint à la Ministre de l'Intérieur à communiquer un avis, dans un délai de cinq jours ouvrables, sur un projet d'arrêté royal "modifiant le Code ferroviaire, en ce qui concerne l'accès au traffic control et aux cabines de signalisation du gestionnaire de l'infrastructure".

Le projet a été examiné par la quatrième chambre le 11 décembre 2013. La chambre était composée de Pierre Liénardy, président de chambre, Jacques Jaumotte et Bernard Blero, conseillers d'Etat, Christian Behrendt et Jacques Englebert, assesseurs, et Anne-Catherine Van Geersdaele, greffier.

Le rapport a été présenté par Yves Chauffoureaux, premier auditeur.

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

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 11 décembre 2013.

Suivant l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2, des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat, inséré par la loi du 4 août 1996, et remplacé par la loi du 2 avril 2003, la demande d'avis doit spécialement indiquer les motifs qui en justifient le caractère urgent.

La lettre s'exprime en ces termes :

"L'urgence est motivée par la nécessité de mettre en œuvre, au plus vite, la réforme dont le premier volet fait déjà l'objet de l'arrêté royal du 7 novembre 2013 portant réforme des structures de la SNCB Holding, d'Infrabel et de la SNCB (I), dans la mesure où (i) il faut au plus vite mettre fin à l'incertitude, associée à la présente période de transition dans le chef du personnel, des clients et des autres parties prenantes en

passant à bref délai à la nouvelle structure, (ii) la qualité des services publics et la ponctualité, pour lesquels la nouvelle structure permettra de prendre les mesures nécessaires, sont à améliorer d'urgence, (iii) l'endettement du groupe SNCB est à maîtriser d'urgence dans l'intérêt de la continuité du service public et la trésorerie de l'Etat et (iv) pour des raisons comptables, il est préférable que la nouvelle structure entre en vigueur au début d'une nouvelle année civile, ce qui, au final, implique que la nouvelle structure entre en vigueur le 1^{er} janvier 2014; pour que cette nouvelle structure puisse entrer en vigueur le 1^{er} janvier 2014, il convient préalablement de fixer, d'une part, les règles qui accordent aux entreprises ferroviaires l'accès aux gares, aux points d'arrêt non gardés et aux emplacements convenables prévus dans les gares pour les services de billetterie, de manière non discriminatoire et, d'autre part, les règles qui accordent aux entreprises ferroviaires l'accès aux installations fixes de communication avec les voyageurs, comme les afficheurs de quai et la sonorisation, de manière non discriminatoire".

In casu verschilt de motivering van de spoedeisendheid in de brief met de adviesaanvraag van de motivering in de aanhef van het voorliggende ontwerp. Die laatste motivering, waarmee rekening moet worden gehouden, luidt aldus :

"Gelet op het verzoek om spoedbehandeling gemotiveerd door de omstandigheid dat de hervorming, waarvan het eerste luik reeds het voorwerp uitmaakt van het koninklijk besluit van 7 november 2013 houdende hervorming van de structuren van de NMBS Holding, Infr-abel en de NMBS (I), dringend moet worden uitgevoerd omdat (i) de met de huidige overgangperiode gepaard gaande onzekerheid voor het personeel, het cliënteel en andere belanghebbende partijen dringend moet worden beëindigd door op korte termijn naar de nieuwe structuur over te stappen, (ii) de kwaliteit van de openbare dienstverlening en de stiptheid dringend moeten worden verbeterd, waartoe de nieuwe structuur de nodige maatregelen zal toelaten, (iii) de schuldpositie van de huidige NMBS groep dringend moet worden beheerst in het belang van de continuïteit van de openbare dienst en de Staatsfinanciën en (iv) een nieuwe structuur om boekhoudkundige redenen bij voorkeur bij de aanvang van een nieuw kalenderjaar in werking treedt, wat er samen toe leidt dat de nieuwe structuur op 1 januari 2014 in werking dient te treden; opdat deze nieuwe structuur in werking kan treden op 1 januari 2014 is het nodig om voorafgaandelijk regels te bepalen die de spoorwegondernemingen, op niet-discriminerende wijze, toelaten aanwezig te zijn in de "traffic control" en in de seinposten van de infrastructuurbeheerder en die het mechanisme bepalen waarlangs de infrastructuurbeheerder, op niet-discriminerende wijze, de prioriteiten uitvoert die door de spoorwegondernemingen met betrekking tot hun eigen treinen worden voorgesteld, tenzij in geval van redenen die verband houden met de exploitatieveiligheid of in geval van conflict met de prioriteitsregels die door de overheid worden vastgesteld".

De afdeling Wetgeving herinnert eraan dat wanneer spoedeisendheid wordt aangevoerd voor een ontwerp van verordeningbesluit, de motivering van de spoedeisendheid vermeld moet worden in de brief met de adviesaanvraag en overgenomen moet worden in de aanhef van het besluit, overeenkomstig artikel 84, § 1, tweede lid, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State.

Aangezien de adviesaanvraag ingediend is op basis van artikel 84, "1, eerste lid, 2, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, zoals het is vervangen bij de wet van 2 april 2003, beperkt de afdeling Wetgeving overeenkomstig artikel 84, "3, van de voornoemde gecoördineerde wetten haar onderzoek tot de rechtsgrond van het ontwerp, de bevoegdheid van de steller van de handeling en de te vervullen voorafgaande vormvereisten.

Wat deze drie punten betreft, geeft het ontwerp aanleiding tot de volgende opmerking.

In het kader van de procedure van inspraak van de gewestregeringen, voorgeschreven in artikel 6, § 4, 3, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, is het voorliggende ontwerp bij brief van 11 september 2013 aan de gewestregeringen bezorgd.

Uit het verslag van de vergadering van de "IKW" van 19 november 2013, dat terug te vinden is in het dossier dat bij de adviesaanvraag is gevoegd, blijkt evenwel dat het ontwerp op die datum nog grondig gewijzigd is.

De nieuwe versie van het ontwerpbesluit moet derhalve in het kader van die inspraakprocedure aan de gewestregeringen worden bezorgd. Dat biedt tevens de gelegenheid te antwoorden op de opmerkingen die de Vlaamse Regering reeds heeft gemaakt over de oorspronkelijk overgezonden tekst, indien dat nog niet is gebeurd.

De griffier,

Mevr. A.-C. Van Geersdaele.

De voorzitter,

P. Liénardy.

passant à bref délai à la nouvelle structure, (ii) la qualité des services publics et la ponctualité, pour lesquels la nouvelle structure permettra de prendre les mesures nécessaires, sont à améliorer d'urgence, (iii) l'endettement du groupe SNCB est à maîtriser d'urgence dans l'intérêt de la continuité du service public et la trésorerie de l'Etat et (iv) pour des raisons comptables, il est préférable que la nouvelle structure entre en vigueur au début d'une nouvelle année civile, ce qui, au final, implique que la nouvelle structure entre en vigueur le 1^{er} janvier 2014; pour que cette nouvelle structure puisse entrer en vigueur le 1^{er} janvier 2014, il convient préalablement de fixer, d'une part, les règles qui accordent aux entreprises ferroviaires l'accès aux gares, aux points d'arrêt non gardés et aux emplacements convenables prévus dans les gares pour les services de billetterie, de manière non discriminatoire et, d'autre part, les règles qui accordent aux entreprises ferroviaires l'accès aux installations fixes de communication avec les voyageurs, comme les afficheurs de quai et la sonorisation, de manière non discriminatoire".

En l'occurrence, la motivation de l'urgence reprise dans la demande d'avis diffère de celle visée dans le préambule du projet examiné. Cette dernière, à laquelle il convient d'avoir égard, est la suivante :

"Vu l'urgence motivée par la nécessité de mettre en œuvre, au plus vite, la réforme dont le premier volet fait déjà l'objet de l'arrêté royal du 7 novembre 2013 portant réforme des structures de la SNCB Holding, d'Infrabel et de la SNCB (I), dans la mesure où : (i) il faut au plus vite mettre fin à l'incertitude, associée à la présente période de transition dans le chef du personnel, des clients et des autres parties prenantes en passant à bref délai à la nouvelle structure, (ii) la qualité des services publics et la ponctualité, pour lesquels la nouvelle structure permettra de prendre les mesures nécessaires, sont à améliorer d'urgence, (iii) l'endettement du groupe SNCB est à maîtriser d'urgence dans l'intérêt de la continuité du service public et la trésorerie de l'Etat et (iv) pour des raisons comptables, il est préférable que la nouvelle structure entre en vigueur au début d'une nouvelle année civile, ce qui, au final, implique que la nouvelle structure entre en vigueur le 1^{er} janvier 2014; pour que cette nouvelle structure puisse entrer en vigueur le 1^{er} janvier 2014, il convient préalablement de fixer les règles qui permettent aux entreprises ferroviaires, de manière non discriminatoire, d'être présentes dans le "traffic control" et dans les postes de signalisation du gestionnaire de l'infrastructure et qui établissent le mécanisme par lequel le gestionnaire de l'infrastructure exécute, de manière non discriminatoire, les priorités proposées par les entreprises ferroviaires concernant leurs propres trains, sauf pour des raisons de sécurité d'exploitation ou en cas de conflit avec les règles de priorité fixées par l'autorité publique".

La section de législation rappelle que lorsque l'urgence est invoquée pour un projet d'arrêté réglementaire, la motivation de l'urgence doit figurer dans la demande et être reproduite dans le préambule de l'arrêté, conformément à l'article 84, § 1^{er}, alinéa 2 des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat.

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2, des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat, tel qu'il est remplacé par la loi du 2 avril 2003, la section de législation limite son examen au fondement juridique du 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, le projet appelle l'observation suivante.

Dans le cadre de la procédure d'association prévue par l'article 6, § 4, 3, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, le projet examiné a été communiqué aux Gouvernements de région par courrier daté du 11 septembre 2013.

La lecture du compte-rendu de la réunion "IKW" du 19 novembre 2013 figurant dans le dossier joint à la demande d'avis, permet cependant de constater que le projet a encore été substantiellement modifié à cette date.

Il convient dès lors de communiquer aux Gouvernements de région la nouvelle version de l'arrêté en projet dans le cadre de la procédure d'association. Cette communication permettra également de répondre aux observations déjà formulées par le Gouvernement flamand sur le texte initialement transmis, si cela n'a pas encore été fait.

Le greffier,

Mme. A.-C. Van Geersdaele.

Le président,

P. Liénardy.

21 DECEMBER 2013. — Koninklijk besluit tot wijziging van de Spoorcodex, voor wat betreft de toegang tot “ traffic control ” en tot seinposten van de infrastructuurbeheerder

FILIP, Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groot.

Gelet op de wet van 30 augustus 2013 betreffende de hervorming van de Belgische spoorwegen, artikel 10, 3;

Gelet op de Spoorcodex;

Gelet op de betrokkenheid van de gewestregeringen;

Gelet op het advies van de Inspecteur van Financiën, gegeven op 5 november 2013;

Gelet op de akkoordbevinding van de Minister van Begroting, d.d. 29 november 2013;

Gelet op het verzoek om spoedbehandeling gemotiveerd door de omstandigheid dat de hervorming, waarvan het eerste luik reeds het voorwerp uitmaakt van het koninklijk besluit van 7 november 2013 houdende hervorming van de structuren van de NMBS Holding, Infrabel en de NMBS (I), dringend moet worden uitgevoerd omdat (i) de met de huidige overgangperiode gepaard gaande onzekerheid voor het personeel, het cliënteel en andere belanghebbende partijen dringend moet worden beëindigd door op korte termijn naar de nieuwe structuur over te stappen, (ii) de kwaliteit van de openbare dienstverlening en de stiptheid dringend moeten worden verbeterd, waartoe de nieuwe structuur de nodige maatregelen zal toelaten, (iii) de schuldpositie van de huidige NMBS groep dringend moet worden beheerst in het belang van de continuïteit van de openbare dienst en de Staatsfinanciën en (iv) een nieuwe structuur om boekhoudkundige redenen bij voorkeur bij de aanvang van een nieuw kalenderjaar in werking treedt, wat er samen toe leidt dat de nieuwe structuur op 1 januari 2014 in werking dient te treden; opdat deze nieuwe structuur in werking kan treden op 1 januari 2014 is het nodig om voorafgaandelijk regels te bepalen die de spoorwegondernemingen, op niet-discriminerende wijze, toelaten aanwezig te zijn in de “traffic control” en in de seinposten van de infrastructuurbeheerder en die het mechanisme bepalen waarlangs de infrastructuurbeheerder, op niet-discriminerende wijze, de prioriteiten uitvoert die door de spoorwegondernemingen met betrekking tot hun eigen treinen worden voorgesteld, tenzij in geval van redenen die verband houden met de exploitatieveiligheid of in geval van conflict met de prioriteitsregels die door de overheid worden vastgesteld;

Gelet op advies nr. 54.711/4 van de Raad van State, gegeven op 11 december 2013, met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 2, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

Op de voordracht van de Minister van Binnenlandse Zaken en de Staatssecretaris voor Mobiliteit en op het advies van de in Raad vergaderde Ministers,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

Artikel 1. In titel 3, hoofdstuk 3, van de Spoorcodex, wordt een afdeling 3/1 ingevoegd, luidende “Toegang tot traffic control en tot seinposten”.

Art. 2. In dezelfde afdeling 3/1, wordt een artikel 25/1 ingevoegd, luidende :

“§ 1. De spoorwegondernemingen hebben toegang tot de “traffic control”.

De spoorwegondernemingen hebben bovendien toegang tot de seinposten van de infrastructuurbeheerder, zijnde Brugge, Gent, Brussel, Antwerpen, Hasselt, Luik, Namen, Charleroi, Bergen en Libramont, om aan de infrastructuurbeheerder een prioriteitsvolgorde voor te stellen aangaande hun eigen treinen in geval van verstoring, voor zover door dit voorstel op geen enkele manier deelgenomen wordt aan de uitoefening van de essentiële functies met betrekking tot de verdeling van infrastructuurcapaciteiten.

Wanneer een spoorwegonderneming wenst toegang te hebben tot andere seinposten dan deze bedoeld in het voorgaande lid, wordt de toegang verleend na een onderzoek over de fysieke haalbaarheid die geval per geval door de infrastructuurbeheerder wordt uitgevoerd.

§ 2. Teneinde de bevoegdheden bedoeld in paragraaf 1 uit te oefenen :

1° mag elke spoorwegonderneming beschikken over een vertegenwoordiger bij “ traffic control ” en over een vertegenwoordiger bij elke seinpost bedoeld in § 1;

2° vervullen de vertegenwoordigers van de spoorwegondernemingen de vereisten die zijn vastgesteld door bijlage 3 van het koninklijk besluit van 9 juli 2013 tot vaststelling van de vereisten van toepassing op het veiligheidspersoneel voor de “veiligheidsfuncties van seingever en operator”, of de “veiligheidsfunctie onderstationschef, specialiteit reiziger, - toezicht en bediening van de perrons en uitwijkbundels” of

21 DECEMBRE 2013. — Arrêté royal modifiant le Code ferroviaire, en ce qui concerne l'accès au traffic control et aux cabines de signalisation du gestionnaire de l'infrastructure

PHILIPPE, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi du 30 août 2013 relative à la réforme des chemins de fer belges, l'article 10, 3;

Vu le Code ferroviaire;

Vu l'association des gouvernements de région;

Vu l'avis de l'Inspecteur des Finances, donné le 5 novembre 2013;

Vu l'accord du Ministre au Budget, donné le 29 novembre 2013;

Vu l'urgence motivée par la nécessité de mettre en œuvre, au plus vite, la réforme dont le premier volet fait déjà l'objet de l'arrêté royal du 7 novembre 2013 portant réforme des structures de la SNCB Holding, d'Infrabel et de la SNCB (I), dans la mesure où (i) il faut au plus vite mettre fin à l'incertitude, associée à la présente période de transition dans le chef du personnel, des clients et des autres parties prenantes en passant à bref délai à la nouvelle structure, (ii) la qualité des services publics et la ponctualité, pour lesquels la nouvelle structure permettra de prendre les mesures nécessaires, sont à améliorer d'urgence, (iii) l'endettement du groupe SNCB est à maîtriser d'urgence dans l'intérêt de la continuité du service public et la trésorerie de l'Etat et (iv) pour des raisons comptables, il est préférable que la nouvelle structure entre en vigueur au début d'une nouvelle année civile, ce qui, au final, implique que la nouvelle structure entre en vigueur le 1^{er} janvier 2014; pour que cette nouvelle structure puisse entrer en vigueur le 1^{er} janvier 2014, il convient préalablement de fixer les règles qui permettent aux entreprises ferroviaires, de manière non discriminatoire, d'être présentes dans le “traffic control” et dans les postes de signalisation du gestionnaire de l'infrastructure et qui établissent le mécanisme par lequel le gestionnaire de l'infrastructure exécute, de manière non discriminatoire, les priorités proposées par les entreprises ferroviaires concernant leurs propres trains, sauf pour des raisons de sécurité d'exploitation ou en cas de conflit avec les règles de priorité fixées par l'autorité publique;

Vu l'avis 54.711/4 du Conseil d'Etat, donné le 11 décembre 2013, en application de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2, des lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973;

Sur la proposition de la Ministre de l'Intérieur et du Secrétaire d'Etat à la Mobilité et de l'avis des Ministres qui en ont délibéré en Conseil,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article 1^{er}. Dans le titre 3, chapitre 3, du Code ferroviaire, il est inséré une section 3/1 intitulée “Accès au traffic control et aux postes de signalisation”.

Art. 2. Dans la même section 3/1, il est inséré un article 25/1 rédigé comme suit :

“§ 1^{er}. Les entreprises ferroviaires accèdent au “traffic control”.

Les entreprises ferroviaires ont également accès aux cabines de signalisation du gestionnaire de l'infrastructure, de Bruges, Gand, Bruxelles, Anvers, Hasselt, Liège, Namur, Charleroi, Mons et Libramont, en vue de proposer au gestionnaire de l'infrastructure un ordre de priorité concernant leurs propres trains en cas de perturbation, pour autant que cette proposition ne participe en aucune façon à l'exercice de fonctions essentielles relatives à la répartition des capacités de l'infrastructure.

Lorsqu'une entreprise ferroviaire souhaite accéder à d'autres cabines que celles visées à l'alinéa précédent, l'accès est octroyé après une étude de faisabilité physique réalisée au cas par cas par le gestionnaire de l'infrastructure.

§ 2. Afin d'exercer les prérogatives visées au § 1^{er} :

1° chaque entreprise ferroviaire peut disposer d'un représentant au sein du “ traffic control ” et d'un représentant au sein de chaque cabine de signalisation visée au § 1^{er};

2° les représentants des entreprises ferroviaires remplissent les exigences fixées par l'annexe 3 de l'arrêté royal du 9 juillet 2013 déterminant les exigences applicables au personnel de sécurité pour les “fonctions de sécurité signaleur et opérateur” ou la “fonction sous-chef de gare, spécialité voyageur, surveillance et desserte des quais et faisceaux de garage” ou la “fonction agent chargé de la gestion des

de “veiligheidsfunctie bediende belast met het beheer van de administratieve taken met betrekking tot het rangeren, bedienen van installaties, samenstellen en verzenden van treinen”.

De infrastructuurbeheerder bepaalt de praktische regels voor toegang tot de twee typen installaties, bedoeld in § 1, en maakt deze bekend op zijn beveiligde internetsite.”.

Art. 3. Dit besluit treedt in werking op 1 januari 2014.

Art. 4. De minister bevoegd voor de regulering het spoorwegvervoer is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 21 december 2013.

FILIP

Van Koningswege :
De Minister van Binnenlandse Zaken,
Mevr. J. MILQUET
De Staatssecretaris voor Mobiliteit,
M. WATHELET

opérations administratives relatives à la manœuvre, desserte d’installations, formation et expédition des trains”.

Le gestionnaire de l’infrastructure détermine les modalités pratiques de l’accès aux deux types d’installation, visées au § 1^{er}, et les publie sur son site Internet sécurisé.”.

Art. 3. Le présent arrêté entre en vigueur le 1^{er} janvier 2014.

Art. 4. Le ministre qui a la régulation du transport ferroviaire dans ses attributions est chargé de l’exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 21 décembre 2013.

PHILIPPE

Par le Roi :
La Ministre de l’Intérieur,
Mme J. MILQUET
Le Secrétaire d’Etat à la Mobilité,
M. WATHELET

FEDERALE OVERHEIDSDIENST SOCIALE ZEKERHEID

[C – 2014/22004]

10 DECEMBER 2013. — Besluit van het Beheerscomité tot vaststelling van het personeelsplan van het eHealth-platform voor het jaar 2014

Het Beheerscomité van het eHealth-platform,

Gelet op de wet van 15 januari 1990 houdende oprichting en organisatie van een Kruispuntbank van de sociale zekerheid;

Gelet op de wet van 21 augustus 2008 houdende oprichting en organisatie van het eHealth-platform;

Gelet op het Koninklijk besluit van 3 april 1997 houdende maatregelen met het oog op de responsabilisering van de openbare instellingen van sociale zekerheid, met toepassing van artikel 47 van de wet van 26 juli 1996 tot modernisering van de sociale zekerheid en tot vrijwaring van de leefbaarheid van de wettelijke pensioenstelsels, inzonderheid artikel 19;

Gelet op het met reden omkleed advies van het Basisoverlegcomité gegeven op 18 oktober 2013;

Gelet op het gunstig advies van de regeringscommissaris van begroting, gegeven op 9 december 2013,

Besluit :

Artikel 1. Het personeelsplan van het eHealth-platform wordt vastgesteld overeenkomstig de tabellen 1, 2 en 3 als bijlage.

Art. 2. In toepassing van artikel 10 van de wet van 21 augustus 2008 houdende oprichting en organisatie van het eHealth-platform, wordt minstens een van de betrekkingen van niveau A voorzien in het personeelsplan aan een titularis van de titel van doctor in de geneeskunde voorbehouden.

Art. 3. Het personeel ter beschikking gesteld van eHealth-platform in toepassing van artikel 17bis § 3, laatste zin, van de wet van 15 januari 1990 houdende oprichting en organisatie van een Kruispuntbank van de sociale zekerheid dat één van de functies voorzien in het personeelsplan uitoefent in de schoot van het eHealth-platform blokkeert in evenredige mate betrekkingen van de graad en/of niveau waarbij zijn functie gerangschikt wordt.

Art. 4. Het besluit van het Beheerscomité tot vaststelling van het personeelsplan van het eHealth-platform voor het jaar 2013 wordt opgeheven.

Art. 5. Dit besluit heeft uitwerking met ingang van 1 januari 2014.

Brussel, 10 december 2013.

De Voorzitter,
J. de Toef

SERVICE PUBLIC FEDERAL SECURITE SOCIALE

[C – 2014/22004]

10 DECEMBRE 2013. — Arrêté du Comité de Gestion fixant le plan de personnel de la plate-forme eHealth pour l’année 2014

Le Comité de Gestion de la plate-forme eHealth,

Vu la loi du 15 janvier 1990 relative à l’institution et à l’organisation d’une Banque-carrefour de la sécurité sociale;

Vu la loi du 21 août 2008 relative à l’institution et à l’organisation de la plate-forme eHealth;

Vu l’arrêté royal du 3 avril 1997 portant des mesures en vue de la responsabilisation des institutions publiques de sécurité sociale, en application de l’article 47 de la loi du 26 juillet 1996 portant modernisation de la sécurité sociale et assurant la viabilité des régimes légaux des pensions, notamment l’article 19;

Vu l’avis motivé du Comité de concertation de base donné le 18 octobre 2013;

Vu l’avis favorable du Commissaire du gouvernement du budget, donné le 9 décembre 2013,

Arrête :

Article 1^{er}. Le plan de personnel de la plate-forme eHealth est fixé conformément aux tableaux 1, 2 et 3 mis en annexe.

Art. 2. En application de l’article 10 de la loi du 21 août 2008 relative à l’institution et à l’organisation de la plate-forme eHealth, un des emplois du niveau A au moins, prévu au plan de personnel, est réservé à un titulaire du titre de docteur en médecine.

Art. 3. Le personnel mis à la disposition de la plate-forme eHealth en application de l’article 17bis § 3, dernière phrase, de la loi du 15 janvier 1990 relative à l’institution et à l’organisation d’une Banque-carrefour de la sécurité sociale, qui exerce une des fonctions prévues dans le plan de personnel au sein de la plate-forme eHealth, bloque en nombre égal des emplois du grade et/ou du niveau dans lequel sa fonction est classée.

Art. 4. L’arrêté du Comité de Gestion fixant le plan de personnel de la plate-forme eHealth pour l’année 2013 est abrogé.

Art. 5. Le présent arrêté produit ses effets le 1^{er} janvier 2014.

Bruxelles, le 10 décembre 2013.

Le Président,
J. de Toef