



CONSEIL D'ÉTAT
section de législation

RAAD VAN STATE
afdeling Wetgeving

avis 76.198/4
du 15 mai 2024

advies 76.198/4
van 15 mei 2024

sur

over

un projet d'arrêté royal
'modifiant plusieurs arrêtés
royaux en matière ferroviaire'

een ontwerp van koninklijk
besluit 'tot wijziging van
meerdere koninklijke besluiten
inzake spoor'

Le 22 avril 2024, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par le Vice-Premier Ministre et Ministre de la Mobilité à communiquer un avis dans un délai de trente jours, sur un projet d'arrêté royal 'modifiant plusieurs arrêtés royaux en matière ferroviaire'.

Le projet a été examiné par la quatrième chambre le 15 mai 2024. La chambre était composée de Bernard BLERO, président de chambre, Luc CAMBIER et Dimitri YERNAULT, conseillers d'État, Jacques ENGLEBERT, assesseur, et Charles-Henri VAN HOVE, greffier.

Le rapport a été présenté par Aurore PERCY, auditeur.

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

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 15 mai 2024.

*

Op 22 april 2024 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Vice-eersteminister en Minister van Mobiliteit verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een ontwerp van koninklijk besluit 'tot wijziging van meerdere koninklijke besluiten inzake spoor'.

Het ontwerp is door de vierde kamer onderzocht op 15 mei 2024. De kamer was samengesteld uit Bernard BLERO, kamervoorzitter, Luc CAMBIER en Dimitri YERNAULT, staatsraden, Jacques ENGLEBERT, assessor, en Charles-Henri VAN HOVE, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Aurore PERCY, auditeur.

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

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 15 mei 2024.

*

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 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 les observations suivantes.

FORMALITÉS PRÉALABLES

1. Il ressort du dossier communiqué à la section de législation que la procédure d'association des gouvernements de région, en application de l'article 6, § 4, 3^o, de la loi spéciale du 8 août 1980 'de réformes institutionnelles', a été initiée par des courriers datés du 18 octobre 2022. Par ailleurs, à la lecture du dossier communiqué à la section de législation, il n'est pas possible de déterminer la date à laquelle les règles nationales ont été soumises à l'examen de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer et de la Commission européenne.

Il est rappelé que le délai qui s'écoule entre l'accomplissement de formalités précédant une décision et celle-ci doit en principe être bref. Dans le cas contraire, l'autorité ne peut se fonder sur les formalités accomplies que s'il est démontré que les circonstances de fait et de droit à prendre en compte n'ont pas évolué à un point tel que la procédure qui a été suivie devrait être considérée comme n'étant plus pertinente en l'espèce ¹.

À cet égard, les circonstances de droit ont évolué dès lors que, notamment, l'annexe I au règlement d'exécution (UE) 2019/773 de la Commission du 16 mai 2019 'concernant la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système « Exploitation et gestion du trafic » du système ferroviaire au sein de l'Union européenne et abrogeant la décision 2012/757/UE' (ci-après : « STI OPE ») a été modifiée par le règlement d'exécution (UE) 2023/1693 de la Commission du 10 août 2023 'modifiant le règlement d'exécution (UE) 2019/773 concernant la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système « Exploitation et gestion du trafic » du système ferroviaire au sein de l'Union européenne'. Ces modifications sont entrées en vigueur le 28 septembre 2023.

La question se pose en conséquence de savoir si, dans ces circonstances, il peut encore être considéré que les formalités préalables ont été valablement accomplies. Il appartient à l'auteur du projet de s'assurer de la pertinence des différentes procédures de consultation qui ont été menées à défaut de quoi les formalités préalables obligatoires devront être à nouveau accomplies.

¹ Voir en ce sens notamment l'avis 70.373/2 donné le 23 novembre 2021 sur un projet devenu l'arrêté ministériel du 8 février 2022 'portant la pondération et la répartition en classes de fonctions de niveau A du cadre administratif et logistique de la police fédérale et portant modification de l'arrêté ministériel du 22 novembre 2016 portant la pondération et la répartition en classes des fonctions de niveau A du cadre administratif et logistique du secrétariat de la police intégrée (SSGPI)' ; l'avis 72.206/4 donné le 17 octobre 2022 sur un avant-projet devenu le décret de la Région wallonne du 9 mars 2023 'relatif à l'inventaire centralisé des adresses et des rues', *Doc. parl.*, Parl. w., 2022-2023, n° 1194/1, pp. 14-16.

2. Le projet se rapporte au traitement de données à caractère personnel au sens de l'article 4, 1) et 2), du règlement (UE) 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)' (ci-après : le « RGPD »)².

L'article 36, paragraphe 4, du RGPD, combiné avec son article 57, paragraphe 1, c), le considérant 96 de son préambule et, le cas échéant, l'article 2, alinéa 2, de la loi du 30 juillet 2018 'relative à la protection des personnes physiques à l'égard des traitements de données à caractère personnel', prévoit une obligation 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 ou d'une mesure réglementaire fondée sur une telle mesure législative, qui se rapporte au traitement de données à caractère personnel.

Il s'impose par conséquent de recueillir encore l'avis de l'Autorité de protection des données. Le préambule sera complété en conséquence.

3. Si l'accomplissement de ces formalités devait encore donner lieu à des modifications du texte soumis au Conseil d'État sur des points autres que de pure forme et ne résultant pas des suites réservées au présent avis, les dispositions modifiées ou ajoutées devraient être soumises à nouveau à l'avis de la section de législation conformément à l'article 3, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, des lois coordonnées 'sur le Conseil d'État'.

OBSERVATION GÉNÉRALE

À la question de savoir si le projet à l'examen tient compte de la modification de la STI OPE par le règlement d'exécution (UE) 2023/1693, entré en vigueur le 28 septembre 2023, le délégué du Ministre a répondu ce qui suit :

« Ce projet d'arrêté royal ne tient pas compte de la modification apportée par le règlement d'exécution (UE) 2023/1693 au règlement d'exécution (UE) 2019/773. En effet, l'objectif poursuivi par le présent projet d'arrêté royal consiste en la prise en considération des dispositions initiales contenues dans le règlement (UE) 2019/773 par rapport aux règles nationales existantes.

En effet, conformément à l'article 69, § 6 du Code ferroviaire, les règles nationales notifiées doivent être révisées ou abrogées 'lorsqu'elles deviennent redondantes ou contraires après la publication ou la révision du droit de l'Union, y compris notamment les STI, les OSC et les MSC'.

² Voir notamment les articles 5 et 12 du projet.

Ce travail a débuté depuis plusieurs années et conformément au règlement (UE) 2016/796 relatif à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer, ledit projet d'arrêté royal a été soumis à l'évaluation de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer et la Commission européenne en tant que projet.

Cette évaluation a pris un temps conséquent et a abouti après échanges entre les instances européennes et l'administration, au résultat final qui est soumis à votre avis.

Un autre projet d'arrêté royal est en cours de rédaction et consiste quant à lui à implémenter le plan communiqué par l'État belge à la Commission européenne en vertu de l'article 5*bis* du règlement (UE) 2019/773 tel qu'inséré par le règlement (UE) 2023/1693. Ce projet d'arrêté royal aura également pour conséquence une révision des règles nationales notifiées en ce compris celles comprises dans le projet d'arrêté soumis à votre avis.

Par conséquent, il a été décidé dans un premier temps, de se mettre en conformité tel que cela est prescrit par le Code, au règlement (UE) 2019/773 initial mais cette mise en conformité sera poursuivie pour tenir compte des modifications apportées par le règlement (UE) 2023/1693 ».

Il doit, cependant, être relevé que, selon l'article 288, alinéa 2, du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne :

« Le règlement a une portée générale. Il est obligatoire dans tous ses éléments et il est directement applicable dans tout État membre ».

Le projet à l'examen sera dès lors revu afin de tenir compte de la STI OPE telle qu'en vigueur au jour de son adoption ³.

C'est sous cette réserve fondamentale que sont formulées les observations particulières qui suivent.

OBSERVATIONS PARTICULIÈRES

PRÉAMBULE

À l'alinéa 1^{er}, de l'accord du délégué du Ministre, il y a également lieu de viser les articles 68, § 2, 1^o, c), 69, § 6, et 127, alinéa 4, du Code ferroviaire, qui offrent un fondement juridique au projet.

Il y a par ailleurs lieu d'indiquer, pour chaque disposition offrant un fondement juridique, les modifications encore en vigueur que chaque article ou subdivision pertinente d'article a subies ⁴.

³ Voir également l'article 69, § 6, du Code ferroviaire.

⁴ *Principes de technique législative - Guide de rédaction des textes législatifs et réglementaires*, www.raadvst-consetat.be, onglet « Technique législative », recommandation n° 27.

DISPOSITIF

Chapitre 1^{er} et article 1^{er} nouveaux

Comme l'a confirmé le délégué du Ministre, l'article 5 du projet tend à transposer partiellement la directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 'relative à la certification des conducteurs de trains assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la Communauté'.

Afin de satisfaire à l'article 36, paragraphe 1, alinéa 2, de la directive 2007/59/CE, un nouvel article 1^{er}, inséré dans un nouveau chapitre 1^{er} intitulé « Disposition générale », indiquera que le projet à l'examen constitue une transposition partielle de cette directive.

Par conséquent, la numérotation des chapitres et des articles du projet sera revue.

Article 1^{er}

Dans la phrase liminaire, les mots « modifiée par l'arrêté royal du 30 juillet 2018 » seront omis dès lors que le point 6.2.c de l'annexe 1 de l'arrêté royal du 23 mai 2013 'portant adoption des exigences applicables au matériel roulant n'utilisant pas de sillons et au personnel de sécurité qui effectue les tâches critiques de sécurité de conduite d'un engin moteur dans le cadre de la desserte d'une installation ou d'un raccordement privé' n'a pas été modifié.

Dans la version française, les mots « la case du tableau » seront remplacés par les mots « la case de la colonne ».

Article 2

Il sera précisé que l'annexe 2 de l'arrêté royal du 23 mai 2013 a été remplacée par l'arrêté royal du 9 mars 2021.

La même observation vaut pour la phrase liminaire de l'article 3.

Article 3

Le contenu de l'annexe en projet semble totalement identique au contenu du texte français de l'annexe existante dans sa version publiée au *Moniteur belge*⁵, laquelle ne comporte pas les erreurs formelles que l'auteur du projet entend corriger.

Si cette identité se confirme, l'article 3 du projet est dépourvu d'utilité et sera omis.

⁵ *Moniteur belge*, 22 mars 2021, p. 23037.

Article 7

À l'article 2, § 1^{er}, 3^o, en projet de l'arrêté royal du 9 août 2020 'déterminant les exigences applicables au personnel de sécurité et au personnel des entités en charge de l'entretien', comme l'a confirmé le délégué du Ministre, il y a également lieu de remplacer les mots « l'article 5, § 6 » par les mots « l'article 4, paragraphe 6 ».

Article 15

1. L'article 12, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, en projet de l'arrêté royal du 9 août 2020 énonce que l'article 4.7 de la STI OPE s'applique à tous les membres du personnel de sécurité qui exécutent des tâches critiques de sécurité.

Or, depuis sa modification par le règlement d'exécution (UE) 2023/1693, l'article 4.7.1 de la STI OPE énonce que le point 4.7 s'applique au « personnel mentionné au point 4.2.1.1, chargé de tâches critiques de sécurité telles que spécifiées dans le SGS d'une EF ou d'un GI ». Interrogé à cet égard, le délégué du Ministre a répondu :

« [C]e projet d'arrêté royal vise à implémenter les dispositions du règlement (UE) 2019/773 avant modification par le règlement (UE) 2023/1693.

Avant modification par le règlement (UE) 2023/1693, les exigences comprises aux points 4.7 n'avaient vocation qu'à s'appliquer aux membres du personnel exécutant des tâches critiques de sécurité liées à l'accompagnement d'un train (point 2.1 de l'annexe).

Il a dès lors été décidé d'étendre les exigences contenues dans le point 4.7 susmentionné, à tous les membres du personnel exécutant des tâches critiques de sécurité sans limitation, ce qui était autorisé conformément au point 2 de l'appendice I.

Il convient toutefois de préciser que même en tenant compte des modifications apportées par le règlement (UE) 2023/1693, tous les membres du personnel exécutant des tâches critiques de sécurité ne se voient pas appliquer les exigences contenues aux points 4.7.2 et 4.7.3.

En effet, bien que le point 4.7.1 prévoit que les utilisateurs de l'infrastructure doivent déterminer dans leur système de gestion de la sécurité conformément au règlement (UE) 2018/762, un processus pour satisfaire aux exigences médicales, psychologiques et sanitaires, les exigences en tant que telles contenues dans les points 4.7.2 et 4.7.3 n'ont vocation à s'appliquer qu'aux personnels exécutant des tâches critiques de sécurité liées à l'accompagnement des trains, à la préparation des trains et au départ et à l'autorisation de mouvement des trains.

Par conséquent, pour les autres tâches critiques de sécurité identifiées par les utilisateurs de l'infrastructure conformément au point 4.2.1.1, il n'existe pas de cadre spécifique en matière d'exigences médicales, psychologiques et sanitaires qui constituent toujours un point ouvert au sens de l'appendice I.

De surcroît, l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer a exprimé son opinion favorable quant au maintien de cette disposition dans les deux cadres réglementaires envisagés en ce sens que, d'une part, elle se borne à reprendre des principes généraux et d'autre part, le point 3.1.1.2 du règlement (UE) 2018/762 reprend des exigences en la matière mais que cela n'est pas suffisamment harmonisé au niveau européen, raison pour laquelle l'article 12 peut être maintenu dans notre réglementation nationale ».

Il y a, toutefois, lieu de relever que la liste des « points ouverts » figurant au point 2 de l'appendice I de la STI OPE a été modifiée par le règlement d'exécution (UE) 2023/1693. S'agissant du point 4.7, seul figure désormais, parmi les « points ouverts », l'élément suivant :

« Limites en matière d'alcool, de drogues et de médicaments psychotropes (voir 4.7.1) » ⁶.

L'article 12, § 1^{er}, en projet de l'arrêté royal du 9 août 2020 sera revu à la lumière de cette observation.

2. Interrogé au sujet de la conformité de l'article 12, § 2, alinéa 2, en projet de l'arrêté royal du 9 août 2020 avec la STI OPE, dès lors que la disposition en projet prévoit que l'examen « avant affectation » n'est pas obligatoirement réalisé lors d'un changement d'affectation, le délégué du Ministre a répondu :

« Le contenu de cette disposition a été soumis à l'évaluation de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer et de la Commission européenne qui ont marqué respectivement leur accord quant à sa conformité avec le règlement (UE) 2019/773.

Cela résulte certainement du fait que les dispositions relatives à l'examen « avant affectation » telles que fixées dans la décision 2012/757 de la Commission du 14 novembre 2012 concernant la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système Exploitation et gestion du trafic du système ferroviaire de l'Union européenne et modifiant la décision 2007/756/CE prescrivait identiquement les mêmes dispositions que celles reprises dans le règlement (UE) 2019/773 (qui a abrogé ladite décision).

Pour cette raison, l'entrée en vigueur du règlement (UE) 2019/773 n'est pas pertinente afin de déterminer si cette disposition est conforme ou non vis-à-vis du règlement en question.

Il convient par contre de prendre en considération la date du 14 décembre 2020 qui constituait la date à laquelle les utilisateurs de l'infrastructure devaient se mettre en conformité avec l'arrêté royal du 9 août 2020 susmentionné (article 25) qui visait à implémenter le règlement (UE) 2019/773 ».

Il est pris acte de cette explication, en rappelant toutefois qu'il revient à l'auteur du projet de s'assurer que l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer et la Commission européenne ont examiné le texte en projet au regard de la réglementation actuellement en vigueur ⁷.

⁶ S'agissant de l'accord de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer et de la Commission européenne, voir également l'observation 1 sous les formalités préalables.

⁷ Voir l'observation 1 sous les formalités préalables.

Article 20

Il est rappelé qu'il n'appartient en principe pas à un arrêté de subordonner la décision d'un ministre à un avis de son administration. Une pareille disposition semble en effet suggérer que le ministre et son administration forment deux corps distincts alors que le premier exerce un pouvoir hiérarchique sur la seconde et que, par conséquent, dans une procédure administrative, il n'y a pas lieu de les distinguer.

La disposition sera réexaminée et, le cas échéant, revue.

Article 23

Il sera fait mention du point 4 et non du 4°.

Article 24

L'article 24 dispose que l'arrêté en projet entre en vigueur au jour de sa publication au *Moniteur belge*.

À moins d'une raison spécifique justifiant une dérogation au délai usuel d'entrée en vigueur, fixé par l'article 6, alinéa 1^{er}, de la loi du 31 mai 1961 'relative à l'emploi des langues en matière législative, à la présentation, à la publication et à l'entrée en vigueur des textes légaux et réglementaires', il faut renoncer à l'entrée en vigueur immédiate afin d'accorder à chacun un délai raisonnable pour prendre connaissance des nouvelles règles.

*

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 ontwerp, de bevoegdheid van de steller van de handeling en de te vervullen voorafgaande vormvereisten.

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

VOORAFGAANDE VORMVEREISTEN

1. Uit het dossier dat aan de afdeling Wetgeving is bezorgd, blijkt dat de procedure volgens welke de gewestregeringen met toepassing van artikel 6, § 4, 3°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 ‘tot hervorming der instellingen’ bij het uitwerken van het ontwerp worden betrokken, is opgestart aan de hand van brieven die zijn gedagtekend 18 oktober 2022. Voorts valt uit datzelfde dossier niet op te maken op welke datum de nationale regels ter fine van onderzoek zijn voorgelegd aan het Spoorwegbureau van de Europese Unie en aan de Europese Commissie.

Er wordt aan herinnerd dat de periode tussen het vervullen van vormvoorschriften voorafgaand aan een beslissing en de beslissing zelf, in beginsel kort moet zijn. Indien dat niet het geval is, mag een overheid alleen op de vervulde vormvoorschriften steunen als wordt aangetoond dat de in aanmerking te nemen feitelijke en juridische omstandigheden niet dermate gewijzigd zijn dat men de gevolgde procedure zou moeten beschouwen als niet meer relevant ter zake.¹

Wat dat betreft, zijn de juridische omstandigheden gewijzigd in zoverre, onder meer, bijlage I bij uitvoeringsverordening (EU) 2019/773 van de Commissie van 16 mei 2019 ‘betreffende de technische specificaties inzake interoperabiliteit van het subsysteem exploitatie en verkeersleiding van het spoorwegsysteem in de Europese Unie en tot intrekking van Besluit 2012/757/EU’ (hierna: “TSI OPE”) werd gewijzigd bij uitvoeringsverordening (EU) 2023/1693 van de Commissie van 10 augustus 2023 ‘tot wijziging van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/773 betreffende de technische specificaties inzake interoperabiliteit van het subsysteem exploitatie en verkeersleiding van het spoorwegsysteem in de Europese Unie’. Die wijzigingen zijn op 28 september 2023 in werking getreden.

De vraag rijst dan ook of men er in die omstandigheden nog van kan uitgaan dat de voorafgaande vormvereisten rechtsgeldig zijn vervuld. De steller van het ontwerp dient zich ervan te vergewissen dat de verschillende raadplegingsprocedures die zijn gevoerd, relevant zijn. Als dat niet het geval is, moeten de voorafgaande vormvereisten opnieuw worden vervuld.

¹ Zie in die zin onder meer advies 70.373/2 van 23 november 2021 over een ontwerp dat heeft geleid tot het ministerieel besluit van 8 februari 2022 ‘houdende de weging en de indeling in klassen van ambten van het niveau A van het administratief en logistiek kader van de federale politie en tot wijziging van het ministerieel besluit van 22 november 2016 houdende de weging en de indeling in klassen van de ambten van het niveau A van het administratief en logistiek kader van het secretariaat van de geïntegreerde politie (SSGPI)’, en advies 72.206/4 van 17 oktober 2022 over een voorontwerp dat heeft geleid tot het Waals decreet van 9 maart 2023 ‘betreffende de “inventaire centralisé des adresses et des rues” (gecentraliseerde inventaris van adressen en straten)’, *Parl.St.* W.Parl. 2022-23, nr. 1194/1, 14-16.

2. Het ontwerp houdt verband met de verwerking van persoonsgegevens 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)’ (hierna: “AVG”).²

Krachtens artikel 36, lid 4, van de AVG, gelezen in samenhang met artikel 57, lid 1, c), en met overweging 96 van de preambule, alsook in voorkomend geval met artikel 2, tweede lid, van de wet van 30 juli 2018 ‘betreffende de bescherming van natuurlijke personen met betrekking tot de verwerking van persoonsgegevens’, dient de toezichthoudende autoriteit, *in casu* de Gegevensbeschermingsautoriteit bedoeld in de wet van 3 december 2017 ‘tot oprichting van de Gegevensbeschermingsautoriteit’, te worden geraadpleegd bij het opstellen van een voorstel voor een door een nationaal parlement vast te stellen wetgevingsmaatregel, of een daarop gebaseerde regelgevingsmaatregel, in verband met de verwerking van persoonsgegevens.

Bijgevolg moet het advies van de Gegevensbeschermingsautoriteit nog worden ingewonnen. De aanhef moet dienovereenkomstig worden aangevuld.

3. Indien de aan de Raad van State voorgelegde tekst naar aanleiding van het vervullen van die vormvereisten nog wijzigingen zou ondergaan die niet louter vormelijk zijn en niet voortvloeien uit het gevolg dat aan dit advies wordt gegeven, moeten de gewijzigde of toegevoegde bepalingen op hun beurt om advies aan de afdeling Wetgeving worden voorgelegd, overeenkomstig artikel 3, § 1, eerste lid, van de gecoördineerde wetten ‘op de Raad van State’.

ALGEMENE OPMERKING

Op de vraag of in het voorliggende ontwerp rekening wordt gehouden met het feit dat de TSI OPE gewijzigd is bij uitvoeringsverordening (EU) 2023/1693, die op 28 september 2023 in werking is getreden, heeft de gemachtigde van de minister het volgende geantwoord:

“Ce projet d’arrêté royal ne tient pas compte de la modification apportée par le règlement d’exécution (UE) 2023/1693 au règlement d’exécution (UE) 2019/773. En effet, l’objectif poursuivi par le présent projet d’arrêté royal consiste en la prise en considération des dispositions initiales contenues dans le règlement (UE) 2019/773 par rapport aux règles nationales existantes.

En effet, conformément à l’article 69, § 6 du Code ferroviaire, les règles nationales notifiées doivent être révisées ou abrogées ‘lorsqu’elles deviennent redondantes ou contraires après la publication ou la révision du droit de l’Union, y compris notamment les STI, les OSC et les MSC’.

Ce travail a débuté depuis plusieurs années et conformément au règlement (UE) 2016/796 relatif à l’Agence de l’Union européenne pour les chemins de fer, ledit projet d’arrêté royal a été soumis à l’évaluation de l’Agence de l’Union européenne pour les chemins de fer et la Commission européenne en tant que projet.

² Zie met name de artikelen 5 en 12 van het ontwerp.

Cette évaluation a pris un temps conséquent et a abouti après échanges entre les instances européennes et l'administration, au résultat final qui est soumis à votre avis.

Un autre projet d'arrêté royal est en cours de rédaction et consiste quant à lui à implémenter le plan communiqué par l'État belge à la Commission européenne en vertu de l'article 5bis du règlement (UE) 2019/773 tel qu'inséré par le règlement (UE) 2023/1693. Ce projet d'arrêté royal aura également pour conséquence une révision des règles nationales notifiées en ce compris celles comprises dans le projet d'arrêté soumis à votre avis.

Par conséquent, il a été décidé dans un premier temps, de se mettre en conformité tel que cela est prescrit par le Code, au règlement (UE) 2019/773 initial mais cette mise en conformité sera poursuivie pour tenir compte des modifications apportées par le règlement (UE) 2023/1693."

Er dient echter te worden gewezen op artikel 288, lid 2, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, waarin het volgende wordt bepaald:

"Een verordening heeft een algemene strekking. Zij is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat."

Het voorliggende ontwerp moet dus worden herzien zodat rekening wordt gehouden met de TSI OPE zoals die van kracht is op de dag waarop het ontwerp wordt vastgesteld.³

Het is onder dit fundamentele voorbehoud dat de hiernavolgende bijzondere opmerkingen worden gemaakt.

BIJZONDERE OPMERKINGEN

AANHEF

Zoals de gemachtigde van de minister heeft beaamd, dient in het eerste lid ook melding te worden gemaakt van de artikelen 68, § 2, 1°, c), 69, § 6, en 127, vierde lid, van de Spoorcodex, die het ontwerp van een rechtsgrond voorzien.

Voorts dienen voor elke bepaling die tot rechtsgrond strekt, de nog geldende wijzigingen te worden opgegeven die zijn aangebracht in elk artikel of elk relevant onderdeel van een artikel.⁴

DISPOSITIEF

Nieuw hoofdstuk 1 en artikel 1

Zoals de gemachtigde van de minister heeft beaamd, strekt artikel 5 van het ontwerp tot gedeeltelijke omzetting van richtlijn 2007/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van

³ Zie ook artikel 69, § 6, van de Spoorcodex.

⁴ *Beginselen van de wetgevingstechniek - Handleiding voor het opstellen van wetgevende en reglementaire teksten*, www.raadvst-consetat.be, tab "Wetgevingstechniek", aanbeveling 27.

23 oktober 2007 ‘inzake de certificering van machinisten die locomotieven en treinen op het spoorwegsysteem van de Gemeenschap besturen’.

Om te voldoen aan het voorschrift van artikel 36, lid 1, tweede alinea, van richtlijn 2007/59/EG, moet in een nieuw artikel 1, in te voegen in een nieuw hoofdstuk 1 met als opschrift “Algemene bepaling”, worden gesteld dat het voorliggende ontwerp die richtlijn gedeeltelijk omzet.

De hoofdstukken en de artikelen van het ontwerp moeten dan worden hernoemd.

Artikel 1

In de inleidende zin moeten de woorden “gewijzigd bij het koninklijk besluit van 30 juli 2018” worden weggelaten, aangezien punt 6.2.c van bijlage 1 bij het koninklijk besluit van 23 mei 2013 ‘tot aanneming van de van toepassing zijnde vereisten op het rollend materieel zonder het gebruik van rijpaden en op het veiligheidspersoneel dat veiligheidskritieke taken van besturing van een krachtvoertuig verricht in het kader van de bediening van een installatie of van een private spooraansluiting’ niet is gewijzigd.

In de Franse tekst moeten de woorden “la case du tableau” worden vervangen door de woorden “la case de la colonne”.

Artikel 2

Er dient nader te worden bepaald dat bijlage 2 bij het koninklijk besluit van 23 mei 2013 is vervangen bij het koninklijk besluit van 9 maart 2021.

Dezelfde opmerking geldt voor de inleidende zin van artikel 3.

Artikel 3

De ontworpen bijlage lijkt inhoudelijk geheel identiek aan de Franse tekst van de bestaande bijlage zoals die in het *Belgisch Staatsblad*⁵ is bekendgemaakt en die niet de vormfouten bevat die de steller van het ontwerp wenst te corrigeren.

Als blijkt dat die beide versies inderdaad identiek zijn, heeft artikel 3 geen nut en moet het worden weggelaten.

Artikel 7

Zoals de gemachtigde van de minister heeft bevestigd dienen in het ontworpen artikel 2, § 1, 3°, van het koninklijk besluit van 9 augustus 2020 ‘tot vaststelling van de vereisten

⁵ *Belgisch Staatsblad* 22 maart 2021, 23037.

van toepassing op het veiligheidspersoneel en op het personeel van de met het onderhoud belaste entiteiten' de woorden "artikel 5, § 6" te worden vervangen door de woorden "artikel 4, paragraaf 6".

Artikel 15

1. Het ontworpen artikel 12, § 1, eerste lid, van het koninklijk besluit van 9 augustus 2020 stelt dat artikel 4.7 van de TSI OPE van toepassing is op al het veiligheidspersoneel dat veiligheidskritieke taken verricht.

Sinds artikel 4.7.1 van de TSI OPE bij uitvoeringsverordening (EU) 2023/1693 is gewijzigd, stelt het echter dat punt 4.7 van toepassing is op "[d]e in punt 4.2.1.1 genoemde medewerkers die veiligheidskritieke taken als vermeld in het SMS van de IM of RU uitvoeren". Op een vraag in dat verband heeft de gemachtigde van de minister het volgende geantwoord:

"[C]e projet d'arrêté royal vise à implémenter les dispositions du règlement (UE) 2019/773 avant modification par le règlement (UE) 2023/1693.

Avant modification par le règlement (UE) 2023/1693, les exigences comprises aux points 4.7 n'avaient vocation qu'à s'appliquer aux membres du personnel exécutant des tâches critiques de sécurité liées à l'accompagnement d'un train (point 2.1 de l'annexe).

Il a dès lors été décidé d'étendre les exigences contenues dans le point 4.7 susmentionné, à tous les membres du personnel exécutant des tâches critiques de sécurité sans limitation, ce qui était autorisé conformément au point 2 de l'appendice I.

Il convient toutefois de préciser que même en tenant compte des modifications apportées par le règlement (UE) 2023/1693, tous les membres du personnel exécutant des tâches critiques de sécurité ne se voient pas appliquer les exigences contenues aux points 4.7.2 et 4.7.3.

En effet, bien que le point 4.7.1 prévoit que les utilisateurs de l'infrastructure doivent déterminer dans leur système de gestion de la sécurité conformément au règlement (UE) 2018/762, un processus pour satisfaire aux exigences médicales, psychologiques et sanitaires, les exigences en tant que telles contenues dans les points 4.7.2 et 4.7.3 n'ont vocation à s'appliquer qu'aux personnels exécutant des tâches critiques de sécurité liées à l'accompagnement des trains, à la préparation des trains et au départ et à l'autorisation de mouvement des trains.

Par conséquent, pour les autres tâches critiques de sécurité identifiées par les utilisateurs de l'infrastructure conformément au point 4.2.1.1, il n'existe pas de cadre spécifique en matière d'exigences médicales, psychologiques et sanitaires qui constituent toujours un point ouvert au sens de l'appendice I.

De surcroît, l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer a exprimé son opinion favorable quant au maintien de cette disposition dans les deux cadres réglementaires envisagés en ce sens que, d'une part, elle se borne à reprendre des principes généraux et d'autre part, le point 3.1.1.2 du règlement (UE) 2018/762 reprend des exigences en la matière mais que cela n'est pas suffisamment harmonisé au niveau européen, raison pour laquelle l'article 12 peut être maintenu dans notre réglementation nationale."

Er dient echter te worden opgemerkt dat de lijst van “openstaande punten” die in punt 2 van bijlage I bij de TSI OPE staat, gewijzigd is bij uitvoeringsverordening (EU) 2023/1693. In verband met punt 4.7 staat in die lijst van “openstaande punten” voortaan enkel nog het volgende punt vermeld:

“Grenswaarden voor alcohol, drugs en psychotrope geneesmiddelen (zie punt 4.7.1).”⁶

Het ontworpen artikel 12, § 1, van het koninklijk besluit van 9 augustus 2020 moet in het licht van deze opmerking worden herzien.

2. Op de vraag in hoeverre het ontworpen artikel 12, § 2, tweede lid, van het koninklijk besluit van 9 augustus 2020 in overeenstemming is met de TSI OPE, gelet op het feit dat het onderzoek “voorafgaand aan de aanstelling” luidens de ontworpen bepaling niet verplicht moet worden gevoerd in geval van een verandering van aanstelling, heeft de gemachtigde van de minister het volgende geantwoord:

“Le contenu de cette disposition a été soumis à l'évaluation de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer et de la Commission européenne qui ont marqué respectivement leur accord quant à sa conformité avec le règlement (UE) 2019/773.

Cela résulte certainement du fait que les dispositions relatives à l'examen ‘avant affectation’ telles que fixées dans la décision 2012/757 de la Commission du 14 novembre 2012 concernant la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système Exploitation et gestion du trafic du système ferroviaire de l'Union européenne et modifiant la décision 2007/756/CE prescrivait identiquement les mêmes dispositions que celles reprises dans le règlement (UE) 2019/773 (qui a abrogé ladite décision).

Pour cette raison, l'entrée en vigueur du règlement (UE) 2019/773 n'est pas pertinente afin de déterminer si cette disposition est conforme ou non vis-à-vis du règlement en question.

Il convient par contre de prendre en considération la date du 14 décembre 2020 qui constituait la date à laquelle les utilisateurs de l'infrastructure devaient se mettre en conformité avec l'arrêté royal du 9 août 2020 susmentionné (article 25) qui visait à implémenter le règlement (UE) 2019/773.”

Van die uitleg wordt akte genomen. Er wordt evenwel opgemerkt dat de steller van het ontwerp zich ervan moet vergewissen dat het Spoorwegbureau van de Europese Unie en de Europese Commissie de ontworpen tekst hebben onderzocht in het licht van de thans geldende regelgeving.⁷

Artikel 20

Er wordt aan herinnerd dat het in principe niet hoort dat in een besluit een beslissing van een minister afhankelijk wordt gemaakt van een advies van de administratie van die minister. Zo'n bepaling zou namelijk suggereren dat de minister en zijn administratie twee aparte entiteiten

⁶ Zie ook, in verband met de instemming van het Spoorwegbureau van de Europese Unie en van de Europese Commissie, opmerking 1 betreffende de voorafgaande vormvereisten.

⁷ Zie opmerking 1 betreffende de voorafgaande vormvereisten.

vormen. De eerstgenoemde oefent echter een hiërarchisch gezag uit over de laatstgenoemde, zodat er geen reden is om binnen een administratieve procedure een onderscheid tussen beide te maken.

De bepaling moet opnieuw worden onderzocht en in voorkomend geval worden herzien.

Artikel 23

Er moet melding worden gemaakt van punt 4 en niet van 4°.

Artikel 24

Luidens artikel 24 treedt het ontworpen besluit in werking op de dag van zijn bekendmaking in het *Belgisch Staatsblad*.

Tenzij er een specifieke reden bestaat om af te wijken van de gebruikelijke termijn van inwerkingtreding, bepaald bij artikel 6, eerste lid, van de wet van 31 mei 1961 ‘betreffende het gebruik der talen in wetgevingszaken, het opmaken, bekendmaken en inwerkingtreden van wetten en verordeningen’, dient te worden afgezien van de onmiddellijke inwerkingtreding, zodat elkeen over een redelijke termijn beschikt om van de nieuwe regels kennis te nemen.

LE GREFFIER – DE GRIFFIER

LE PRÉSIDENT – DE VOORZITTER

Charles-Henri VAN HOVE

Bernard BLERO