

BELGISCHE KAMER VAN  
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

19 oktober 2017

**WETSONTWERP**

**tot wijziging van de wet van 30 augustus 2013  
houdende de Spoorcodex**

TEKST AANGENOMEN IN PLENAIRE  
VERGADERING EN AAN DE KONING TER  
BEKRACHTIGING VOORGELEGD

---

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS  
DE BELGIQUE

19 octobre 2017

**PROJET DE LOI**

**modifiant la loi du 30 août 2013  
portant le Code ferroviaire**

TEXTE ADOPTÉ EN SÉANCE PLÉNIÈRE  
ET  
SOU MIS À LA SANCTION ROYALE

---

**KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS**

*Stukken:*

Doc 54 **2616/ (2016/2017):**

- 001: Wetsontwerp.
- 002: Verslag.
- 003: Tekst aangenomen door de commissie.
- 004: Tekst aangenomen in plenaire vergadering en aan de Koning ter bekrachtiging voorgelegd.

**Zie ook:**

*Integraal verslag:*  
19 oktober 2017

**CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS**

*Documents:*

Doc 54 **2616/ (2016/2017):**

- 001: Projet de loi.
- 002: Rapport.
- 003: Texte adopté par la commission.
- 004: Texte adopté en séance plénière et soumis à la sanction royale.

**Voir aussi:**

*Compte rendu intégral:*  
19 octobre 2017

## HOOFDSTUK 1

**Algemene bepalingen**

## Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 74 van de Grondwet.

## Art. 2

Deze wet strekt tot omzetting van de richtlijn 2016/882 van de Commissie van 1 juni 2016 tot wijziging van richtlijn 2007/59/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende de taalvereisten.

## HOOFDSTUK 2

**Wijziging aan de Spoorcodex**

## Art. 3

Artikel 1, tweede lid van de Spoorcodex, gewijzigd bij de wet van 15 juni 2015, wordt aangevuld met de bepaling onder 5°, luidende:

5° Richtlijn 2016/882 van de Commissie van 1 juni 2016 tot wijziging van Richtlijn 2007/59/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende de taalvereisten.

## Art. 4

In artikel 3 van dezelfde Codex, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 21 december 2013 en bij de wet van 15 juni 2015, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° de bepaling onder 8° wordt opgeheven;

2° de bepaling onder 17° wordt opgeheven;

3° de bepaling onder 39° wordt opgeheven;

4° de bepaling onder 78° wordt ingevoegd, luidende: “78° “Hulponderneming”: een onderaannemer die belast is met de uitvoering van een opdracht die hem in het kader van zijn veiligheidsbeheersysteem door een spoorwegonderneming of een infrastructuurbeheerder toegekend wordt en die beschouwd wordt als hebbende een impact op de veiligheid van het Belgische spoorwegennetwerk.”.

CHAPITRE 1<sup>ER</sup>**Dispositions générales**Article 1<sup>er</sup>

La présente loi règle une matière visée à l'article 74 de la Constitution.

## Art. 2

La présente loi vise à transposer la directive 2016/882 de la Commission du 1<sup>er</sup> juin 2016 modifiant la directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil concernant les exigences linguistiques.

## CHAPITRE 2

**Modification du Code ferroviaire**

## Art. 3

L'article 1<sup>er</sup>, alinéa 2 du Code ferroviaire, modifié par la loi du 15 juin 2015, est complété par le 5° rédigé comme suit:

5° la Directive 2016/882 de la Commission du 1<sup>er</sup> juin 2016 modifiant la directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil concernant les exigences linguistiques.

## Art. 4

Dans l'article 3 du même Code, modifié par l'arrêté royal du 21 décembre 2013 et par la loi 15 juin 2015, les modifications suivantes sont apportées:

1° le 8° est abrogé;

2° le 17° est abrogé;

3° le 39° est abrogé;

4° le 78° est inséré, rédigé comme suit: “78° “Auxiliaire”: un sous-traitant chargé d'effectuer toute mission qui lui est confiée par une entreprise ferroviaire ou un gestionnaire de l'infrastructure et considéré dans le cadre de son système de gestion de la sécurité comme ayant un impact sur la sécurité du réseau ferroviaire belge.”.

## Art. 5

In artikel 4, § 2, tweede lid, van dezelfde Codex, gewijzigd bij de wet van 15 juni 2015, in de Nederlandse tekst, wordt het woord “Rerodening” vervangen door het woord “Verodening”.

## Art. 6

Artikel 7 van de dezelfde Codex wordt aangevuld met de bepaling onder 4°, luidende:

“4° een dekking van de burgerlijke aansprakelijkheid voor een minimumbedrag dat de Koning bepaalt.”.

## Art. 7

In artikel 10 van dezelfde Codex worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in het eerste lid worden de woorden “installaties van de verkrijgers” vervangen door de woorden “plaatsing van nutsvoorzieningen”;

2° in het tweede lid worden de woorden “installaties” vervangen door de woorden “nutsvoorzieningen”.

## Art. 8

In artikel 21, eerste lid, van dezelfde Codex, gewijzigd bij de wet van 15 juni 2015, in de Nederlandse tekst, worden na het woord “voorzieningen” de woorden “die zijn aangesloten op het net van de infrastructuurbeheerder en voor de dienstverlening in die voorzieningen,” opgeheven.

## Art. 9

In artikel 23, eerste lid, van dezelfde Codex, worden de woorden “de houder van een treinpad” vervangen door de woorden “een spoorwegonderneming”.

## Art. 10

In artikel 24, § 2, tweede lid, van dezelfde Codex, worden de woorden “in artikel 41, § 4” vervangen door de woorden “in artikel 43”.

## Art. 5

Dans l’article 4, § 2, alinéa 2, du même Code, modifié par la loi du 15 juin 2015, dans le texte néerlandais, le mot “Rerodening” est remplacé par le mot “Verodening”.

## Art. 6

L’article 7 du même Code est complété par le 4° rédigé comme suit:

“4° d’une couverture de sa responsabilité civile pour un montant minimal que le Roi détermine.”.

## Art. 7

Dans l’article 10 du même Code les modifications suivantes sont apportées:

1° à l’alinéa 1<sup>er</sup>, les mots “aux installations des impétrants” sont remplacés par les mots “au placement d’installations d’utilité publique”;

2° à l’alinéa 2, les mots “installations” sont remplacés par les mots “installations d’utilité publique”.

## Art. 8

Dans l’article 21, alinéa 1<sup>er</sup>, du même Code, modifié par la loi du 15 juin 2015, dans le texte néerlandais, après le mot “voorzieningen” les mots “die zijn aangesloten op het net van de infrastructuurbeheerder en voor de dienstverlening in die voorzieningen,” sont abrogés.

## Art. 9

Dans l’article 23, alinéa 1<sup>er</sup>, du même Code, les mots “le bénéficiaire d’un sillon” sont remplacés par les mots “une entreprise ferroviaire”.

## Art. 10

Dans l’article 24, § 2, alinéa 2, du même Code, les mots “à l’article 41, § 4” sont remplacés par les mots “à l’article 43”.

## Art. 11

In artikel 60, § 1, van dezelfde Codex, wordt in de Nederlandse tekst, het woord “inzake” ingevoegd tussen de woorden “beperkte compensatieregeling treffen” en de woorden “retributies voor het gebruik”.

## Art. 12

In artikel 62 van dezelfde Codex, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragraaf 3, 5°, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 21 december 2013, worden de woorden “tussen twee stations” vervangen door de woorden “tussen stations”.

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

## Art. 13

In artikel 63 van dezelfde Codex, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° paragraaf 2 wordt aangevuld met een lid luidende als volgt:

“In geval er een beroep wordt ingesteld tegen de weigering capaciteit te verlenen of tegen de voorwaarden van een capaciteitsaanbod, beslist het toezicht-houdende orgaan ofwel dat er geen reden is om de beslissing van de infrastructuurbeheerder te wijzigen, ofwel dat de betwiste beslissing overeenkomstig haar beslissing wordt gewijzigd.”;

2° in paragraaf 3, gewijzigd bij de wet van 15 juni 2015, wordt het tweede lid opgeheven.

## Art. 14

In artikel 68 van dezelfde Codex, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragraaf 1 wordt de bepaling onder 1° opgeheven;

2° in paragraaf 2 wordt het eerste lid opgeheven.

## Art. 11

Dans l'article 60, § 1<sup>er</sup>, du même Code, dans le texte néerlandais, le mot “inzake” est inséré entre les mots “beperkte compensatieregeling treffen” et les mots “retributies voor het gebruik”.

## Art. 12

A l'article 62 du même Code, les modifications suivantes sont apportées:

1° dans le paragraphe 3, 5°, modifié par l'arrêté royal du 21 décembre 2013, les mots “entre deux gares” sont remplacés par les mots “entre des gares”;

2° dans le paragraphe 5, 4°, les mots “aux articles 5, 6, 7, 1° et 3°, 8 et 9” sont remplacés par les mots “aux articles 5, 6, 7, 8 et 9”.

## Art. 13

À l'article 63 du même Code, les modifications suivantes sont apportées:

1° le paragraphe 2 est complété par un alinéa rédigé comme suit:

“Au cas où un recours est introduit contre un refus d'octroyer des capacités ou contre les modalités d'une proposition de capacités, l'organe de contrôle soit confirme qu'il n'y a pas lieu de modifier la décision prise par le gestionnaire de l'infrastructure, soit modifie la décision incriminée conformément à sa décision.”;

2° dans le paragraphe 3, modifié par la loi du 15 juin 2015, l'alinéa 2 est abrogé.

## Art. 14

À l'article 68 du même Code, les modifications suivantes sont apportées:

1° dans le paragraphe 1<sup>er</sup>, le 1° est abrogé;

2° dans le paragraphe 2, l'alinéa 1<sup>er</sup> est abrogé.

## Art. 15

In artikel 74 van dezelfde Codex, wordt paragraaf 2 opgeheven.

## Art. 16

Artikel 76 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt:

“Art. 76. § 1. De veiligheidsinstantie kan een bestuurlijke boete opleggen in geval van een inbreuk voorzien in de artikels 214 en 215 volgens de procedure bedoeld in dit artikel.

§ 2. Ingeval een personeelslid van de veiligheidsinstantie een inbreuk vaststelt, bedoeld in artikel 213, § 1, maakt hij een gedateerd verslag op dat minstens vermeldt:

1° de naam van de vermoedelijke overtreder;

2° de inbreuk;

3° de beschrijving van de feiten die de inbreuk uitmaken.

Het verslag wordt onmiddellijk bezorgd aan de directeur van de veiligheidsinstantie.

Een afschrift van het verslag wordt uiterlijk bij de kennisgeving van het voornemen tot het opleggen van een bestuurlijke boete bedoeld in paragraaf 3 aan de vermoedelijke overtreder toegezonden.

§ 3. De veiligheidsinstantie brengt de vermoedelijke overtreder binnen twee maanden na de dagtekening van het verslag op de hoogte van zijn intentie om een bestuurlijke boete op te leggen.

De kennisgeving gebeurt bij aangetekende zending en vermeldt, op straffe van nietigheid, het in overweging genomen bedrag van bestuurlijke boete alsook de naam van de vermoedelijke overtreder.

De kennisgeving heeft enkel betrekking op feiten die minder dan vijf jaar voor het versturen van de aangetekende zending begaan zijn.

§ 4. De veiligheidsinstantie nodigt de vermoedelijke overtreder uit om binnen dertig dagen volgend op de kennisgeving bedoeld in paragraaf 3 schriftelijk zijn verweer mee te delen.

Als de zetel zich niet in België bevindt, wordt deze termijn verlengd met vijftien dagen.

## Art. 15

Dans l'article 74 du même Code, le paragraphe 2 est abrogé.

## Art. 16

L'article 76 du même Code est remplacé par ce qui suit:

“Art. 76. § 1<sup>er</sup>. L'autorité de sécurité peut infliger une amende administrative en cas d'infraction visée aux articles 214 et 215 selon la procédure visée au présent article.

§ 2. En cas de constat d'une infraction, un membre du personnel de l'autorité de sécurité visé à l'article 213, § 1<sup>er</sup>, rédige un rapport daté qui mentionne au moins:

1° le nom du contrevenant présumé;

2° l'infraction;

3° la description des faits constituant l'infraction.

Le rapport est immédiatement transmis au directeur de l'autorité de sécurité.

Une copie du rapport est envoyée au contrevenant présumé au plus tard lors de la notification de l'intention d'infliger une amende administrative visée au paragraphe 3.

§ 3. L'autorité de sécurité notifie au contrevenant présumé son intention d'infliger une amende administrative dans les deux mois suivant la date d'établissement du rapport.

La notification se fait par envoi recommandé et mentionne sous peine de nullité la somme envisagée de l'amende administrative et le nom du contrevenant présumé.

La notification porte uniquement sur des faits commis moins de cinq ans avant l'envoi recommandé.

§ 4. L'autorité de sécurité invite le contrevenant présumé à communiquer sa défense par écrit dans un délai de trente jours suivant la notification visée au paragraphe 3.

S'il n'a pas de siège en Belgique, ce délai est prolongé de quinze jours.

De veiligheidsinstantie brengt eveneens de vermoedelijke overtreder op de hoogte van het feit dat:

1° hij, op verzoek, de documenten kan raadplegen die aan de basis liggen van het voornemen om een bestuurlijke boete op te leggen en hij er kopies van kan bekomen;

2° hij mondeling zijn schriftelijk verweer kan toelichten;

3° hij zich kan laten bijstaan of laten vertegenwoordigen door een raadsman en getuigen kan oproepen.

Als hij zijn verweer mondeling wil toelichten, dient de vermoedelijke overtreder een schriftelijke aanvraag in bij de veiligheidsinstantie binnen dertig dagen na ontvangst van de kennisgeving bedoeld in paragraaf 3.

Als de vermoedelijke overtreder vindt dat hij te weinig tijd heeft om zich te verdedigen, kan hij binnen dertig dagen na de ontvangst van de kennisgeving bedoeld in paragraaf 3 een met redenen omkleed verzoek richten aan de veiligheidsinstantie die hierover beslist binnen vijftien dagen na ontvangst van het verzoek.

Als de veiligheidsinstantie geen beslissing neemt, wordt het verzoek geacht ingewilligd te zijn.

§ 5. Als de veiligheidsinstantie beslist om een bestuurlijke boete op te leggen, wordt het bedrag ervan afgestemd op de ernst van de inbreuk en de mate waarin deze aan de overtreder wordt verweten.

Zij houdt bovendien rekening met de frequentie en de omstandigheden waarin de vermoedelijke overtreder de inbreuk heeft gepleegd. De paragrafen 5, eerste lid, en 6 zijn van toepassing in het geval van het in artikel 221/3 bedoelde beroep.

§ 6. Als op het ogenblik van de beslissing tot het opleggen van een bestuurlijke boete, de feiten geen inbreuk meer vormen in de zin van de artikelen 214 en 215, wordt geen bestuurlijke boete opgelegd.

§ 7. Het recht van de veiligheidsinstantie om een bestuurlijke boete op te leggen, vervalt twee jaar na de datum van het verslag bedoeld in paragraaf 2.

Deze termijn wordt geschorst in geval van verlenging van de termijn van verweer van de vermoedelijke overtreder in toepassing van paragraaf 4, vijfde lid.

§ 8. Een bestuurlijke boete kan niet worden opgelegd:

L'autorité de sécurité informe également le contrevenant présumé du fait:

1° qu'il peut, sur demande, consulter les documents qui sont à la base de l'intention d'infliger une amende administrative et en obtenir des copies;

2° qu'il peut commenter oralement sa défense écrite;

3° qu'il peut se faire assister ou représenter par un avocat, et peut appeler des témoins.

S'il souhaite commenter oralement sa défense, le contrevenant présumé introduit une demande écrite auprès de l'autorité de sécurité dans les trente jours de la réception de la notification visée au paragraphe 3.

Si le contrevenant présumé estime qu'il ne dispose pas de suffisamment de temps pour sa défense, il peut adresser une demande motivée à l'autorité de sécurité, dans les trente jours de la réception de la notification visée au paragraphe 3, qui statue en la matière dans les quinze jours à dater de la réception de la demande.

Si l'autorité de sécurité ne statue pas, la demande est réputée acceptée.

§ 5. Lorsque l'autorité de sécurité décide d'infliger une amende administrative, elle adapte le montant de cette amende à la gravité de l'infraction et à la mesure dans laquelle celle-ci peut être reprochée au contrevenant.

En outre, elle tient compte de la fréquence de l'infraction et des circonstances dans lesquelles le contrevenant présumé a commis l'infraction. Les paragraphes 5, alinéa 1<sup>er</sup>, et 6 s'appliquent dans le cas du recours visé à l'article 221/3.

§ 6. Si au moment de la prise de la décision d'infliger une amende administrative, les faits ne constituent plus une infraction au sens des articles 214 et 215, l'amende administrative ne sera pas infligée.

§ 7. Le droit de l'autorité de sécurité d'infliger une amende administrative s'éteint deux ans après la date du rapport visé au paragraphe 2.

Ce délai est suspendu en cas de prolongation du délai de défense du contrevenant présumé en application du paragraphe 4, alinéa 5.

§ 8. Une amende administrative ne peut être infligée:

1° als de strafrechter reeds een straf heeft opgelegd voor dezelfde feiten;

2° als de feiten reeds aanleiding hebben gegeven tot vrijspraak, een eenvoudige schuldverklaring, een opschorting van de gerechtelijke uitspraak tot veroordeling of in geval van een dading zoals bedoeld in artikel 216*bis* van het Wetboek van Strafvordering.

§ 9. Als de overtreder strafrechtelijk wordt vervolgd voor feiten die onlosmakelijk verbonden zijn met het feit waarvoor de veiligheidsinstantie een bestuurlijke boete wenst op te leggen, zijn de termijnen bedoeld in dit artikel geschorst tot het ogenblik waarop de strafrechter uitspraak heeft gedaan.”

#### Art. 17

Artikel 77 van dezelfde Codex wordt aangevuld met een lid, luidende:

“De veiligheidsinstantie organiseert minstens één keer per jaar een veiligheidsoverleg dat alle bij spoorveiligheid betrokken en belanghebbende partijen samenbrengt, en onder andere de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerders, de fabrikanten en het onderzoeksorgaan.”

#### Art. 18

In artikel 78 van dezelfde Codex worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in het eerste lid, d), worden de woorden “artikel 93” vervangen door de woorden “artikel 92”;

2° het tweede lid wordt opgeheven.

#### Art. 19

Artikel 79 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt:

“Art. 79. § 1. Deze afdeling bepaalt de retributies die verschuldigd zijn als vergoeding voor de prestaties die door de veiligheidsinstantie in toepassing van deze Codex uitgevoerd worden om zijn werkingskosten te dekken.

Deze retributies worden gestort in het fonds betreffende de werking van de veiligheidsinstantie van de spoorwegen opgericht bij artikel 5 van de programmawet van 23 december 2009.

1° lorsque le juge pénal a déjà infligé une peine pour les mêmes faits;

2° lorsque les faits ont déjà donné lieu à un acquittement, à une simple déclaration de culpabilité, à une suspension du prononcé de la condamnation ou à une transaction visée à l'article 216*bis* du Code d'instruction criminelle.

§ 9. Si le contrevenant est poursuivi pénalement pour des faits qui sont indissociablement liés au fait pour lequel l'autorité de sécurité entend infliger une amende administrative, les délais mentionnés dans le présent article sont suspendus jusqu'au moment où le juge pénal a statué.”

#### Art. 17

L'article 77 du même Code est complété par un alinéa rédigé comme suit:

“L'autorité de sécurité organise au moins une fois par an une concertation sur la sécurité qui réunit toutes les parties concernées et intéressées par la sécurité ferroviaire, et notamment les entreprises ferroviaires et gestionnaires de l'infrastructure, les fabricants et l'organisme d'enquête.”

#### Art. 18

Dans l'article 78 du même Code, les modifications suivantes sont apportées:

1° à l'alinéa 1<sup>er</sup>, d), les mots “article 93” sont remplacés par les mots “article 92”;

2° l'alinéa 2 est abrogé.

#### Art. 19

L'article 79 du même Code est remplacé par ce qui suit:

“Art. 79. § 1<sup>er</sup>. La présente section détermine les redevances dues en rémunération des prestations effectuées par l'autorité de sécurité en application du présent Code pour couvrir ses frais de fonctionnement.

Ces redevances sont versées au fonds relatif au fonctionnement de l'autorité de sécurité ferroviaire créé par l'article 5 de la loi-programme du 23 décembre 2009.



§ 2. Elk jaar op 1 januari, worden de retributies bedoeld in de artikelen 80 tot 88/1 aangepast aan de gezondheidsindex volgens de volgende formule: het basisbedrag zoals vastgesteld in deze artikelen, vermenigvuldigd met de nieuwe index en gedeeld door de oorspronkelijke index.

De nieuwe index is de gezondheidsindex van de maand november van het jaar voorafgaand aan het jaar waarin de bedragen overeenkomstig het eerste lid worden aangepast.

De oorspronkelijke index is de gezondheidsindex van november 2009.

Het verkregen resultaat wordt afgerond:

1° naar de hogere euro indien het deel in decimalen groter of gelijk is aan vijftig cent;

2° naar de lagere euro indien het deel in decimalen kleiner is dan vijftig cent.

Het vierde lid is niet van toepassing op de retributie bedoeld in artikel 85.

Het geïndexeerde bedrag dat wordt toegepast, is het geldende bedrag op de dag waarop de termijnen die door of overeenkomstig deze Codex voor de uitvoering van de gevraagde prestatie werden vastgelegd, beginnen te lopen.

§ 3. De retributies worden betaald aan de veiligheidsinstantie ten laatste dertig dagen volgend op de datum van verzending van de factuur en volgens de instructies die in die factuur zijn opgenomen.

§ 4. De retributies bedoeld in de artikelen 81, 83, 84 en 86 tot 88/1 worden voorafgaand aan de uitvoering van de gevraagde prestatie of van het onderzoek van het dossier betaald.

In deze gevallen, en op voorwaarde dat de aanvraag alle nodige elementen bevat, wordt het dossier als volledig beschouwd en beginnen de termijnen die door of overeenkomstig deze Codex voor de uitvoering van de gevraagde prestatie of voor het onderzoek van het betrokken dossier werden vastgelegd, te lopen op de dag van ontvangst van de betaling.

In afwijking van het eerste en het tweede lid, wanneer een vergunning van treinbestuurder wordt aangevraagd door een entiteit die handelt in naam en voor rekening van een kandidaat treinbestuurder overeenkomstig

§ 2. Les redevances visées aux articles 80 à 88/1 sont adaptées le 1<sup>er</sup> janvier de chaque année à l'indice santé selon la formule suivante: le montant de base tel que fixé dans ces articles, multiplié par le nouvel indice et divisé par l'indice de départ.

Le nouvel indice est l'indice santé du mois de novembre de l'année précédant l'année dans laquelle les montants sont adaptés conformément à l'alinéa 1<sup>er</sup>.

L'indice de départ est l'indice santé de novembre 2009.

Le résultat obtenu est arrondi:

1° à l'euro supérieur si la partie décimale est supérieure ou égale à cinquante cents;

2° à l'euro inférieur si la partie décimale est inférieure à cinquante cents.

L'alinéa 4 ne s'applique pas à la redevance visée à l'article 85.

Le montant indexé applicable est celui qui est en vigueur le jour où les délais fixés par ou en vertu du présent Code pour l'exécution de la prestation demandée commencent à courir.

§ 3. Les redevances sont payées à l'autorité de sécurité au plus tard trente jours après la date d'envoi de la facture et selon les instructions figurant dans cette facture.

§ 4. Les redevances visées aux articles 81, 83, 84 et 86 à 88/1, sont payées préalablement à l'exécution de la prestation demandée ou à l'examen du dossier.

Dans ces cas, et à la condition que la demande contienne tous les éléments nécessaires, le dossier est considéré comme complet et les délais fixés par ou en vertu du présent Code pour l'exécution de la prestation demandée ou pour l'examen du dossier concerné commencent à courir à la date de réception du paiement.

Par dérogation aux alinéas 1<sup>er</sup> et 2, lorsqu'une demande de licence de conducteur de train est introduite par une entité agissant au nom et pour le compte du candidat conducteur de train conformément à l'article



artikel 128, betaalt deze entiteit de retributie bedoeld in artikel 81 nadat de veiligheidsinstantie zijn aanvraag heeft onderzocht.

§ 5. Er is geen terugbetaling van de retributie indien de situatie die eraan aanleiding gaf verdwijnt of verandert, ongeacht of ze te wijten is aan de retributieplichtige of aan de veiligheidsinstantie.

In afwijking van het eerste lid, betaalt de veiligheidsinstantie de retributie bedoeld in de artikelen 81, 83, 84 of 86 tot 88/1 terug wanneer de aanvrager zijn aanvraag intrekt vooraleer de veiligheidsinstantie gestart is met het onderzoek.”.

#### Art. 20

Artikel 80 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt:

“Art. 80. § 1. De aanvrager van de toelating tot indienststelling van de subsystemen bedoeld in artikel 74, § 1, 1°, en de aanvrager van de toelating tot indienststelling van voertuigen bedoeld in artikel 74, § 1, 3°, betalen een retributie van 375 euro per aangevatte halve dag voor het onderzoek van het dossier.

§ 2. Ingeval beslist wordt tot aflevering van de toelating, is de aanvrager een retributie verschuldigd van 750 euro.

§ 3. In geval van niet-betaling van de in paragrafen 1 en 2 bedoelde retributies, kan de veiligheidsinstantie de toelating na ingebrekestelling intrekken.”.

#### Art. 21

Artikel 81 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt:

“Art. 81. De aanvrager van een vergunning van treinbestuurder in toepassing van titel 5, hoofdstuk 1, afdeling 2, betaalt een retributie vastgesteld als volgt:

1° 100 euro voor de initiële afgifte of de vernieuwing;

2° 40 euro voor de afgifte van duplicaten”.

#### Art. 22

Artikel 82 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt:

128, cette entité paie la redevance visée à l'article 81 après que l'autorité ait examiné la demande.

§ 5. Il n'y a pas de remboursement de la redevance si la situation qui y a donné lieu disparaît ou se modifie et ce, que la modification intervienne du fait du redevable ou du fait de l'autorité de sécurité.

Par dérogation à l'alinéa 1<sup>er</sup>, l'autorité de sécurité rembourse la redevance visée aux articles 81, 83, 84 ou 86 à 88/1 lorsque le demandeur retire sa demande avant que l'autorité de sécurité en ait entamé l'examen.”.

#### Art. 20

L'article 80 du même Code est remplacé par ce qui suit:

“Art. 80. § 1<sup>er</sup>. Le demandeur de l'autorisation de mise en service de sous-systèmes visée à l'article 74, § 1<sup>er</sup>, 1°, et le demandeur de l'autorisation de mise en service de véhicules visée à l'article 74, § 1<sup>er</sup>, 3°, s'acquittent d'une redevance de 375 euros par demi-journée entamée pour l'examen du dossier.

§ 2. En cas de décision d'octroi de l'autorisation, le demandeur s'acquitte d'une redevance de 750 euros.

§ 3. En cas de non-paiement des redevances visées aux paragraphes 1<sup>er</sup> et 2, l'autorité de sécurité peut retirer l'autorisation après mise en demeure.”.

#### Art. 21

L'article 81 du même Code est remplacé par ce qui suit:

“Art. 81. Le demandeur d'une licence de conducteur de train en application du titre 5, chapitre 1<sup>er</sup>, section 2, s'acquitte d'une redevance fixée comme suit:

1° 100 euros pour la délivrance initiale, ou le renouvellement;

2° 40 euros pour la délivrance de duplicatas.”.

#### Art. 22

L'article 82 du même Code est remplacé par ce qui suit:

“Art. 82. De spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen betalen voor de kosten in verband met de taken betreffende de certificering van treinbestuurders en treinbegeleiders als bedoeld respectievelijk in artikel 74, § 1, 9° en 11°, een jaarlijkse retributie.

De retributie is vastgesteld op 20 euro per personeelslid dat een vergunning of een attest heeft op 1 januari van het lopende jaar.

In geval van niet-betaling, kan de veiligheidsinstantie de geldigheid van de vergunning of het attest van de betrokken personeelsleden opschorten.”

#### Art. 23

Artikel 83 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt:

“Art. 83. De personen of instellingen die een aanvraag tot erkenning voor de opleiding en examinering van de treinbestuurders indienen overeenkomstig titel 5, hoofdstuk 1, afdeling 6, betalen voor het onderzoek van hun dossier een retributie vastgesteld als volgt:

1° 2 000 euro voor de spoorwegondernemingen die hun eigen personeel opleiden;

2° 2 500 euro voor de spoorwegondernemingen die hun eigen personeel en derden opleiden;

3° 2 500 euro voor de andere ondernemingen of instellingen;

4° 50 euro voor de initiële afgifte of de bijwerking, van de erkenning als examinerator door de veiligheidsinstantie zelf.

De retributies bedoeld in het eerste lid gelden ook voor het verzoek tot herziening of vernieuwing van de erkenning.”

#### Art. 24

Artikel 84 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt:

“Art. 84. De personen of instellingen die een erkenningsaanvraag indienen om met het medisch onderzoek en het bedrijfspsychologisch onderzoek belast te worden, overeenkomstig artikel 127, vierde en vijfde

“Art. 82. Le gestionnaire de l’infrastructure ferroviaire et les entreprises ferroviaires s’acquittent d’une redevance annuelle pour les frais liés aux tâches de certification des conducteurs de train et des accompagnateurs de train visées respectivement à l’article 74, § 1<sup>er</sup>, 9° et 11°.

La redevance est fixée à 20 euros par membre du personnel qui dispose d’une licence ou d’un certificat à la date du 1<sup>er</sup> janvier de l’année courante.

En cas de non-paiement, l’autorité de sécurité peut suspendre la validité de la licence ou du certificat des membres du personnel concernés.”

#### Art. 23

L’article 83 du même Code est remplacé par ce qui suit:

“Art. 83. Les personnes ou organismes qui introduisent une demande de reconnaissance relative à la formation et aux examens des conducteurs de train en application du titre 5, chapitre 1<sup>er</sup>, section 6, s’acquittent, pour l’examen de leur dossier, d’une redevance fixée comme suit:

1° 2 000 euros pour les entreprises ferroviaires qui forment leur propre personnel;

2° 2 500 euros pour les entreprises ferroviaires qui forment leur personnel et des tiers;

3° 2 500 euros pour les autres entreprises ou organismes;

4° 50 euros pour la délivrance initiale ou la mise à jour de la reconnaissance comme examinateur par l’autorité de sécurité elle-même.

Les redevances visées à l’alinéa 1<sup>er</sup> s’appliquent également à la demande de révision ou de renouvellement de la reconnaissance.”

#### Art. 24

L’article 84 du même Code est remplacé par ce qui suit:

“Art. 84. Les personnes ou organismes qui introduisent une demande de reconnaissance pour être chargés de l’examen médical et de l’examen psychologique sur le plan professionnel en application de l’article

lid, betalen voor het onderzoek van hun dossier een retributie vastgesteld als volgt:

1° 2 000 euro voor een persoon;

2° 2 500 euro voor een instelling.

De retributies bedoeld in het eerste lid gelden ook voor het verzoek tot herziening of vernieuwing van de erkenning.”.

#### Art. 25

Artikel 85 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt:

“Art. 85. De houder van een voertuig dat op 1 januari van het lopende jaar voorkomt in het nationaal voertuigregister betaalt een jaarlijkse retributie van 2 euro voor dat voertuig.

In geval van niet-betaling kan de veiligheidsinstantie het voertuig uit het register schrappen.”.

#### Art. 26

Artikel 86 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt:

“Art. 86. De aanvrager van een controle van de doeltreffendheid van het remsysteem van rollend spoor-materieel als bedoeld in artikel 74, § 1, 12°, betaalt een retributie van 280 euro voor deze controle.”.

#### Art. 27

Artikel 87 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt:

“Art. 87. De aanvrager van een controle zoals bedoeld in artikel 107, tweede lid, betaalt een retributie van 2 000 euro voor deze controle.”.

#### Art. 28

Artikel 88 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt:

“Art. 88. De aanvrager van een veiligheidscertificaat deel A of deel B bedoeld in artikel 99 betaalt voor het

127, alinéas 4 et 5, s’acquittent pour l’examen de leur dossier d’une redevance fixée comme suit:

1° 2 000 euros pour une personne;

2° 2 500 euros pour un organisme.

Les redevances visées à l’alinéa 1<sup>er</sup> s’appliquent également à la demande de révision ou de renouvellement de la reconnaissance.”.

#### Art. 25

L’article 85 du même Code est remplacé par ce qui suit:

“Art. 85. Le détenteur d’un véhicule qui figure dans le registre national des véhicules à la date du 1<sup>er</sup> janvier de l’année courante s’acquitte d’une redevance annuelle de 2 euros pour ce véhicule.

En cas de non-paiement, l’autorité de sécurité peut radier le véhicule du registre.”.

#### Art. 26

L’article 86 du même Code est remplacé par ce qui suit:

“Art. 86. Le demandeur d’une vérification de l’efficacité du système de freinage de matériel roulant ferré visée à l’article 74, § 1<sup>er</sup>, 12°, s’acquitte d’une redevance fixée à 280 euros pour ce contrôle.”.

#### Art. 27

L’article 87 du même Code est remplacé par ce qui suit:

“Art. 87. Le demandeur d’un contrôle visé à l’article 107, alinéa 2, s’acquitte d’une redevance fixée à 2 000 euros pour ce contrôle.”.

#### Art. 28

L’article 88 du même Code est remplacé par ce qui suit:

“Art. 88. Le demandeur d’un certificat de sécurité partie A ou B visé à l’article 99 s’acquitte, pour l’examen

onderzoek van het dossier met betrekking tot de oorspronkelijke aanvraag, de herziening of vernieuwing een retributie vastgesteld als volgt:

1° 5 000 euro voor de aanvrager van een veiligheids-certificaat deel A;

2° 2 000 euro voor de aanvrager van een veiligheids-certificaat deel B die jaarlijks minder dan 200 miljoen reizigers-kilometers presteert;

3° 10 000 euro voor de aanvrager van een veiligheids-certificaat deel B die jaarlijks 200 miljoen reizigers-kilometers of meer presteert;

4° 2 000 euro voor de aanvrager van een veiligheids-certificaat deel B die jaarlijks minder dan 500 miljoen ton-kilometers goederenvervoer presteert;

5° 10 000 euro voor de aanvrager van een veiligheids-certificaat deel B die jaarlijks 500 miljoen ton-kilometers of meer goederenvervoer presteert.

Voor de aanvrager van een veiligheidscertificaat deel B die zowel reizigers als goederen vervoert, worden de bedragen bedoeld in het eerste lid, 2° tot 5°, opgeteld.

#### Art. 29

In titel 4, hoofdstuk 2, afdeling 4, van dezelfde Codex wordt een artikel 88/1 ingevoegd, luidende:

“Art. 88/1. De aanvrager van de veiligheidsvergunning bedoeld in artikel 95 betaalt een retributie van 25 000 euro voor het onderzoek van het dossier.

De retributie geldt ook voor het verzoek tot herziening of vernieuwing.”.

#### Art. 30

In titel 4, hoofdstuk 2, afdeling 4, van dezelfde Codex wordt een artikel 88/2 ingevoegd, luidende:

“Art. 88/2. § 1. De houder van een veiligheidsvergunning en de houders van een veiligheidscertificaat deel B die gebruik maken van het netwerk betalen een jaarlijkse retributie, naar rato van een kwart van het jaarlijkse bedrag per kwartaal.

du dossier relatif à la demande initiale, à la révision ou au renouvellement, d’une redevance fixée comme suit:

1° 5 000 euros pour le demandeur d’un certificat de sécurité partie A;

2° 2 000 euros pour le demandeur d’un certificat de sécurité partie B qui réalise annuellement moins de 200 millions de voyageurs-kilomètres;

3° 10 000 euros pour le demandeur d’un certificat de sécurité partie B qui réalise annuellement 200 millions de voyageurs-kilomètres ou plus;

4° 2 000 euros pour le demandeur d’un certificat de sécurité partie B qui réalise annuellement moins de 500 millions de tonnes-kilomètres de transport de marchandises;

5° 10 000 euros pour le demandeur d’un certificat de sécurité partie B qui réalise annuellement 500 millions de tonnes-kilomètres de transport de marchandises ou plus.

Pour le demandeur d’un certificat de sécurité partie B qui transporte aussi bien des voyageurs que des marchandises, les montants visés à l’alinéa 1<sup>er</sup>, 2° à 5°, sont additionnés.

#### Art. 29

Dans le titre 4, chapitre 2, section 4, du même Code, il est inséré un article 88/1 rédigé comme suit:

“Art. 88/1. Le demandeur de l’agrément de sécurité visé à l’article 95 s’acquitte d’une redevance de 25 000 euros pour l’examen du dossier.

La redevance s’applique également à la demande de révision ou de renouvellement.”.

#### Art. 30

Dans le titre 4, chapitre 2, section 4, du même Code, il est inséré un article 88/2 rédigé comme suit:

“Art. 88/2. § 1<sup>er</sup>. Le détenteur d’un agrément de sécurité et les détenteurs d’un certificat de sécurité partie B qui utilisent le réseau s’acquittent d’une redevance annuelle, à raison d’un quart du montant annuel par trimestre.

De Koning bepaalt het bedrag van de retributie bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad.

§ 2. De retributie wordt verdeeld over de houder van een veiligheidsvergunning en de houders van een veiligheidscertificaat deel B als volgt:

1° dertig procent van het totale bedrag ten laste van de houder van een veiligheidsvergunning;

2° zeventig procent van het totale bedrag ten laste van de houders van een veiligheidscertificaat deel B.

Het aandeel bedoeld in het eerste lid, 2°, wordt verdeeld over de houders in verhouding tot het aantal trein-kilometers dat zij gepresteerd hebben tijdens het kwartaal dat afgesloten werd drie maanden voor het kwartaal waarop de retributie betrekking heeft.

Onmiddellijk na afsluiting van elk kwartaal worden de trein-kilometers, gepresteerd door elke houder van een veiligheidscertificaat deel B, aan de veiligheidsinstantie meegedeeld door de houder van de veiligheidsvergunning.

§ 3. In geval van niet-betaling kan de veiligheidsinstantie de geldigheid van de veiligheidsvergunning of het veiligheidscertificaat opschorten.”

#### Art. 31

Artikel 92 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt:

“Art. 92. § 1. De spoorweginfrastructuurbeheerder en alle spoorwegondernemingen dienen elk jaar voor 30 juni bij de veiligheidsinstantie een verslag in over de veiligheid tijdens het vorige kalenderjaar. Het veiligheidsverslag bevat:

1° inlichtingen over de wijze waarop de spoorweginfrastructuurbeheerder of de spoorwegonderneming zijn eigen veiligheidsdoelen verwezenlijkt en de resultaten van de veiligheidsplannen;

2° de ontwikkeling van nationale veiligheidsindicatoren en van de in bijlage 4 gedefinieerde gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren, voor zover deze voor de rapporterende organisatie van belang is;

3° de resultaten van de interne veiligheidsaudits;

4° opmerkingen over functionele tekortkomingen en gebreken in de spoorwegactiviteiten en in het infrastructuur-

Le Roi fixe le montant de la redevance par arrêté délibéré en Conseil des ministres.

§ 2. La redevance est répartie entre le détenteur d'un agrément de sécurité et les détenteurs d'un certificat de sécurité partie B comme suit:

1° trente pourcent du montant total à charge du détenteur d'un agrément de sécurité;

2° septante pourcent du montant total à charge des détenteurs d'un certificat de sécurité partie B.

La part visée à l'alinéa 1<sup>er</sup>, 2°, est répartie entre les détenteurs en proportion du nombre de trains-kilomètres qu'ils ont prestés dans le courant du trimestre clôturé trois mois avant le trimestre concerné par la redevance.

Le détenteur de l'agrément de sécurité communique à l'autorité de sécurité immédiatement après la clôture de chaque trimestre les trains-kilomètres prestés par chaque détenteur d'un certificat de sécurité partie B.

§ 3. En cas de non-paiement, l'autorité de sécurité peut suspendre la validité de l'agrément de sécurité ou du certificat de sécurité.”

#### Art. 31

L'article 92 du même Code est remplacé par ce qui suit:

“Art. 92. § 1<sup>er</sup>. Chaque année, avant le 30 juin, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et toutes les entreprises ferroviaires soumettent à l'autorité de sécurité un rapport sur la sécurité concernant l'année civile précédente. Le rapport de sécurité contient:

1° des informations sur la manière dont le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou l'entreprise ferroviaire réalise ses propres objectifs de sécurité et les résultats des plans de sécurité;

2° la mise au point d'indicateurs de sécurité nationaux et des indicateurs de sécurité communs définis à l'annexe 4, dans la mesure où elle est pertinente pour l'organisation déclarante;

4° les résultats des audits de sécurité internes;

5° des observations sur les insuffisances et les défauts de fonctionnement des opérations ferroviaires

tuurbeheer, die voor de veiligheidsinstantie van belang kunnen zijn.

De Koning bepaalt de regels die van toepassing zijn op het veiligheidsverslag en kan voor dit veiligheidsverslag bijkomende inhoudelijke elementen voorschrijven.

De veiligheidsinstantie publiceert een model van veiligheidsverslag op haar internetsite.

§ 2. De spoorwegondernemingen sturen een kopie van het verslag bedoeld in paragraaf 1 door naar de infrastructuurbeheerder.

De infrastructuurbeheerder mag de gegevens die opgenomen zijn in het veiligheidsverslag enkel gebruiken in uitvoering van artikel 91.

De infrastructuurbeheerder is gebonden door het beroepsgeheim en mag de gegevens opgenomen in het veiligheidsverslag niet meedelen aan derden.

De inbreuken op het derde lid worden bestraft met de straffen bepaald in artikel 458 van het Strafwetboek.”

#### Art. 32

In titel 4, hoofdstuk 3, van dezelfde Codex wordt een artikel 94/1 ingevoegd, luidende:

“Art. 94/1. § 1. Om een beroep te kunnen doen op een hulponderneming heeft de spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder een geldig veiligheidscertificaat of een geldige veiligheidsvergunning.

§ 2. De spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder kent het statuut van hulponderneming toe aan de onderaannemer waarop zij een beroep kan doen.

De spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder informeert de veiligheidsinstantie en het toezichthoudende orgaan over het toekennen of het ontnemen van de hoedanigheid van hulponderneming.

Behalve de naam of de sociale benaming van de hulponderneming meldt de spoorwegonderneming, of de infrastructuurbeheerder aan de veiligheidsinstantie ook:

1° de datum van toekenning van het statuut van hulponderneming;

et de la gestion de l'infrastructure qui peuvent présenter un intérêt pour l'autorité de sécurité.

Le Roi détermine les règles applicables au rapport de sécurité et peut déterminer des éléments de contenu supplémentaires pour ce rapport de sécurité.

L'autorité de sécurité publie un modèle de rapport de sécurité sur son site internet.

§ 2. Les entreprises ferroviaires transmettent une copie du rapport visé au paragraphe 1<sup>er</sup> au gestionnaire de l'infrastructure.

Le gestionnaire de l'infrastructure ne peut utiliser les données contenues dans les rapports de sécurité qu'en vue de l'exécution de l'article 91.

Le gestionnaire de l'infrastructure est tenu au secret professionnel et ne peut pas communiquer les données contenues dans les rapports de sécurité à des tiers.

Les infractions à l'alinéa 3 sont punies des peines prévues à l'article 458 du Code pénal.”

#### Art. 32

Dans le titre 4, chapitre 3, du même Code, il est inséré un article 94/1 rédigé comme suit:

“Art. 94/1. § 1<sup>er</sup>. Pour pouvoir faire appel à un auxiliaire, l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure dispose d'un certificat de sécurité ou d'un agrément de sécurité valable.

§ 2. L'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure octroient le statut d'auxiliaire au sous-traitant auquel ceux-ci peuvent faire appel.

L'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure informe l'autorité de sécurité et l'organe de contrôle de l'octroi ou du retrait du statut d'auxiliaire.

Outre le nom ou la dénomination sociale de l'auxiliaire, l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure communique également à l'autorité de sécurité:

1° la date de l'octroi du statut d'auxiliaire;

2° in voorkomend geval, de veiligheidsfuncties die door de hulponderneming worden uitgeoefend;

3° in voorkomend geval, de afbakening van de spoorweginfrastructuur die gedekt is door het statuut van hulponderneming;

4° in voorkomend geval, de lijst met lokale protocollen die gekend moeten zijn door de hulponderneming.

In geval van wijziging van de informatie bedoeld onder het derde lid, brengen de spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder de veiligheidsinstantie onmiddellijk op de hoogte.

§ 3. De toekenning van het statuut van hulponderneming bedoeld in paragraaf 2 ontslaat de spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder niet van haar of zijn verantwoordelijkheid en van de verplichtingen inzake veiligheid en overdracht van capaciteit overeenkomstig artikel 29.

Het beroep doen op een hulponderneming mag niet ingaan tegen de toepassing van de mededingingsregels of mag de spoorwegmarkten niet ontwrichten overeenkomstig artikel 62, § 3.

§ 4. De spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder die een beroep doet op een hulponderneming sluit met haar een akkoord dat:

1° de spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder duidelijk identificeert als verantwoordelijke voor de veilige exploitatie van de trein;

2° de inhoud en de modaliteiten van overdracht van alle informatie met betrekking tot de veiligheid tussen alle contracterende partijen bevat.

§ 5. De spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder die een beroep doet op een hulponderneming controleert de risico's van de activiteiten en blijft verantwoordelijk voor het coördineren en het beheren van de veilige exploitatie van treinen.

Deze bepaling is van toepassing ook als de spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder tegelijkertijd de materiële en de menselijke middelen die nodig zijn voor de exploitatie in onderaanneming geeft.

De bewijslast van het risicobeheer weegt in alle gevallen op de spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder die een beroep doet op een hulponderneming.

§ 6. De spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder beheert de risico's die verbonden zijn aan

2° le cas échéant, les fonctions de sécurité exercées par l'auxiliaire;

3° le cas échéant, la délimitation de l'infrastructure ferroviaire couverte par l'octroi du statut d'auxiliaire;

4° le cas échéant, la liste des protocoles locaux qui doivent être connus de l'auxiliaire.

En cas de modification des informations visées à l'alinéa 3, l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure en informe immédiatement l'autorité de sécurité.

§ 3. L'octroi du statut d'auxiliaire visé au paragraphe 2 ne décharge pas l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure de sa responsabilité et de ses obligations en matière de sécurité et de transfert des capacités, conformément à l'article 29.

Le recours à un auxiliaire ne peut pas contrevenir à l'application des règles de la concurrence ou constituer une distorsion en matière de marchés des services ferroviaires conformément à l'article 62, § 3.

§ 4. L'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure qui fait appel à un auxiliaire conclut avec lui un accord qui:

1° identifie clairement l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure comme responsable de l'opération sûre du train;

2° inclut le contenu et les modalités du transfert de toutes les informations relatives à la sécurité entre toutes les parties contractantes.

§ 5. L'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure qui fait appel à un auxiliaire contrôle les risques des opérations et reste responsable de coordonner et de gérer l'exploitation sûre des trains.

Cette disposition est applicable même si l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure soustraite à la fois les ressources matérielles et humaines nécessaires à l'exploitation.

La charge de la preuve de la maîtrise des risques pèse dans tous les cas sur l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure qui fait appel à un auxiliaire.

§ 6. L'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure gère les risques liés à l'utilisation d'auxi-



het gebruik van hulpondernemingen in zijn veiligheidsbeheersysteem, voorziet een proces dat haar of hem in staat stelt te garanderen dat de materiële en de menselijke hulpmiddelen die nodig zijn voor de exploitatie die hij in onderaanneming geeft aan een hulponderneming de wettelijke en reglementaire vereisten die van toepassing zijn, naleven.

§ 7. Als een spoorwegonderneming of een infrastructuurbeheerder een beroep doet op een spoorwegonderneming als hulponderneming, kunnen zij, om te beslissen over de uitgebreidheid van de analyse, rekening houden met de omstandigheid dat de spoorwegonderneming al dan niet een geldig veiligheidscertificaat heeft.

§ 8. De spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder die een beroep doet op een hulponderneming integreert de certificering van het veiligheidspersoneel van de hulponderneming in haar veiligheidscertificaat, met inbegrip van de aflevering van het aanvullend bevoegdheidsbewijs bedoeld in titel 5, hoofdstuk 1, afdeling 3.”

#### Art. 33

In artikel 98 van dezelfde Codex, worden de woorden “, vernieuwd, geschorst” ingevoegd tussen de woorden “verlengd” en de woorden “en ingetrokken”.

#### Art. 34

Artikel 99, § 2, tweede lid van dezelfde Codex wordt aangevuld met de volgende zin:

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

#### Art. 35

In artikel 103 van dezelfde Codex, worden de woorden “, de verlenging, de schorsing” ingevoegd tussen de woorden “de vernieuwing” en de woorden “en de intrekking”.

#### Art. 36

In artikel 111, § 1, van dezelfde Codex wordt de bepaling onder 3° vervangen als volgt:

“3° kan onderzoeken voeren naar andere dan in de punten 1° en 2° bedoelde exploitatieongevallen en

liaires dans le cadre de son système de gestion de la sécurité, et prévoit les processus lui permettant de s’assurer que les ressources matérielles et humaines nécessaires à l’activité qu’il sous-traite à un auxiliaire respectent les exigences légales et réglementaires applicables.

§ 7. Lorsqu’une entreprise ferroviaire ou un gestionnaire de l’infrastructure fait appel à une entreprise ferroviaire comme auxiliaire, ceux-ci peuvent prendre en compte, pour décider de l’étendue de son analyse préalable, le fait que cette entreprise ferroviaire à laquelle il ou elle fait appel comme auxiliaire dispose ou pas d’un certificat de sécurité valable.

§ 8. L’entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l’infrastructure qui recourt à un auxiliaire intègre dans son système de gestion de la sécurité la certification du personnel de sécurité de l’auxiliaire, y compris la délivrance de l’attestation complémentaire visée au titre 5, chapitre 1<sup>er</sup>, section 3.”

#### Art. 33

Dans l’article 98 du même Code, les mots “, de renouvellement, de suspension” sont insérés entre les mots “de prorogation” et les mots “ou de retrait”.

#### Art. 34

L’article 99, § 2, alinéa 2, du même Code, est complété par la phrase suivante:

“La certification est fondée sur la documentation soumise par l’entreprise ferroviaire conformément à l’annexe 27.”

#### Art. 35

Dans l’article 103 du même Code, les mots “, de prorogation, de suspension” sont insérés entre les mots “de renouvellement” et les mots “et de retrait”.

#### Art. 36

Dans l’article 111, § 1<sup>er</sup>, du même Code, le 3° est remplacé par ce qui suit:

“3° peut analyser tout accident et incident d’exploitation non visé aux points 1° et 2° ainsi que tout accident

-incidenten en naar ongevallen en incidenten met een weerslag op de exploitatie volgens de door de Koning bepaalde criteria en regels;”.

#### Art. 37

Artikel 112 van dezelfde Codex, gewijzigd bij de wet van 15 juni 2015, wordt aangevuld met de paragrafen 8 en 9, luidende:

“§ 8. Er kan geen bestuurlijke boete worden opgelegd indien:

1° door de strafrechter voor dezelfde feiten al eerder een straf werd opgelegd;

2° de feiten hebben eerder al geleid tot vrijspraak, een eenvoudige schuldigverklaring, een opschorting van de uitspraak van de veroordeling of een minnelijke schikking bedoeld in artikel 216*bis* van het Wetboek van Strafvordering.

§ 9. Indien de overtreder strafrechtelijk vervolgd wordt voor feiten die onlosmakelijk samenhangen met het feit waarvoor het onderzoeksorgaan een bestuurlijke boete wil opleggen, worden de in dit artikel vermelde termijnen geschorst tot de strafrechter uitspraak heeft gedaan.”.

#### Art. 38

In titel 4, hoofdstuk 6, van dezelfde Codex wordt een afdeling 2/1 ingevoegd, luidende “Vergoeding voor prestaties”.

#### Art. 39

In afdeling 2/1 van dezelfde Codex, ingevoegd bij artikel 38, wordt een artikel 112/1 ingevoegd, luidende:

“Art. 112/1. § 1. De houder van een veiligheidsvergunning en de houders van een veiligheidscertificaat deel B die gebruik maken van het netwerk zijn, met het oog op de dekking van de kosten van het onderzoeksorgaan voor het onderzoek van ongevallen en van het algemeen veiligheidsniveau, een jaarlijkse retributie verschuldigd.

§ 2. De Koning bepaalt het bedrag bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad.

Per kwartaal is één vierde van het jaarbedrag verschuldigd.

et incident affectant l’exploitation selon les critères et modalités fixés par le Roi;”.

#### Art. 37

L’article 112 du même Code, modifié par la loi du 15 juin 2015, est complété par les paragraphes 8 et 9 rédigés comme suit:

“§ 8. Une amende administrative ne peut être infligée:

1° lorsque le juge pénal a déjà infligé une peine pour les mêmes faits;

2° lorsque les faits ont déjà donné lieu à un acquittement, à une simple déclaration de culpabilité, à une suspension du prononcé de la condamnation ou à une transaction visée à l’article 216*bis* du Code d’instruction criminelle.

§ 9. Si le contrevenant est poursuivi pénalement pour des faits qui sont indissociablement liés au fait pour lequel l’organisme d’enquête entend infliger une amende administrative, les délais mentionnés dans le présent article sont suspendus jusqu’au moment où le juge pénal a statué.”.

#### Art. 38

Dans le titre 4, chapitre 6, du même Code, il est inséré une section 2/1 intitulée “Rémunération des prestations”.

#### Art. 39

Dans la section 2/1 du même Code, insérée par l’article 38, il est inséré un article 112/1 rédigé comme suit:

“Art. 112/1. § 1<sup>er</sup>. Le détenteur d’un agrément de sécurité et les détenteurs d’un certificat de sécurité partie B qui utilisent le réseau s’acquittent d’une redevance annuelle au titre de participation au recouvrement des coûts de l’organisme d’enquête pour les enquêtes d’accident et pour le niveau général de sécurité.

§ 2. Le Roi fixe le montant par arrêté délibéré en Conseil des ministres.

Par trimestre, un quart du montant annuel est dû.

§ 3. De retributie wordt omgeslagen over de houder van een veiligheidsvergunning en de houders van een veiligheidscertificaat deel B.

Het aandeel van de houder van een veiligheidsvergunning is dertig procent van het totale bedrag.

Het aandeel van de houders van een veiligheidscertificaat deel B is zeventig procent van het totale bedrag.

Het aandeel van de houders van een veiligheidscertificaat deel B wordt verdeeld over de houders in verhouding tot het aantal trein-kilometers dat zij gepresteerd hebben tijdens het kwartaal dat afgesloten werd drie maanden voor het kwartaal waarop de retributie betrekking heeft. Onmiddellijk na afsluiting van elk kwartaal worden de trein-kilometers, gepresteerd door elke houder van een veiligheidscertificaat deel B, door de houder van de veiligheidsvergunning aan het onderzoeksorgaan meegedeeld dat deze informatie daarna doorstuurt naar de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer.

§ 4. De houder van de veiligheidsvergunning en de houders van een veiligheidscertificaat deel B betalen de in artikel 112/1 bedoelde retributie aan het onderzoeksorgaan bij het begin van het kwartaal, ten laatste dertig dagen volgend op de datum van de factuur en volgens de instructies die in die factuur zijn opgenomen.

§ 5. In geval van niet-betaling geeft het onderzoeksorgaan hiervan kennis aan de veiligheidsinstantie, die de geldigheid van de veiligheidsvergunning of het veiligheidscertificaat kan opschorten.”

#### Art. 40

In artikel 132, § 1, van dezelfde Codex, wordt de bepaling onder 1° vervangen als volgt:

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

#### Art. 41

Artikel 136, tweede lid, van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt:

§ 3. La redevance est répartie entre le détenteur d'un agrément de sécurité et les détenteurs d'un certificat de sécurité partie B.

La part du détenteur d'un agrément de sécurité s'élève à trente pourcent du montant total.

La part des détenteurs d'un certificat de sécurité partie B s'élève à septante pourcent du montant total.

La part des détenteurs d'un certificat de sécurité partie B est répartie entre les détenteurs en proportion du nombre de trains-kilomètres qu'ils ont prestés au courant du trimestre clôturé trois mois avant le trimestre concerné par la redevance. Les trains-kilomètres, prestés par chaque détenteur d'un certificat de sécurité partie B, sont communiqués par le détenteur de l'agrément de sécurité à l'organisme d'enquête, qui transmet ensuite cette information au Service public fédéral Mobilité et Transports immédiatement après la clôture de chaque trimestre.

§ 4. Le détenteur de l'agrément de sécurité et les détenteurs d'un certificat de sécurité partie B paient la redevance à l'organisme d'enquête au début du trimestre, au plus tard trente jours après la date de la facture et en suivant les instructions figurant dans cette facture.

§ 5. En cas de non-paiement, l'organisme d'enquête informe l'autorité de sécurité, qui peut suspendre la validité de l'agrément de sécurité ou du certificat de sécurité.”

#### Art. 40

Dans l'article 132, § 1<sup>er</sup>, du même Code, le 1° est remplacé par ce qui suit:

“1° tient un registre de toutes les licences de conducteur de train délivrées, mises à jour, renouvelées, modifiées, expirées, suspendues, retirées ou déclarées perdues, volées ou détruites. Ce registre contient pour chaque licence les données indiquées à l'annexe 7/1. Ces données sont accessibles au moyen du numéro national attribué à chaque conducteur. Ce registre est mis à jour régulièrement;”

#### Art. 41

L'article 136, alinéa 2, du même Code, est remplacé par ce qui suit:

“Ingeval van onenigheid tussen de partijen bij een arbeidsverhouding kunnen zij de zaak aanhangig maken bij de Arbeidsrechtbank.”.

#### Art. 42

In artikel 140, § 1, van dezelfde Codex, wordt de bepaling onder 1° vervangen als volgt:

“1° houden een register bij, of zorgen dat een register wordt bijgehouden, van alle afgegeven, bijgewerkte, vernieuwde, gewijzigde, vervallen, geschorste, ingetrokken of als verloren, gestolen of vernietigd opgegeven bevoegdheidsbewijzen. Dit register bevat voor ieder bevoegdheidsbewijs de in bijlage 7/1 voorgeschreven gegevens, alsook de gegevens betreffende de periodieke controles vermeld in artikel 137. Dit register wordt regelmatig bijgewerkt;”.

#### Art. 43

In artikel 142 van dezelfde Codex wordt paragraaf 3 vervangen als volgt:

“§ 3. In geval van meningsverschil aangaande een beslissing van de veiligheidsinstantie betreffende een aanvraag in titel 5 kan de treinbestuurder of zijn werkgever een herziening van de beslissing vragen.

Op straffe van onontvankelijkheid dient hij de aanvraag tot herziening, naar behoren gemotiveerd, in bij de veiligheidsinstantie per aangetekende zending binnen een termijn van een maand volgend op de kennisgeving van de beslissing.

Na deze termijn is de beslissing definitief.

De veiligheidsinstantie neemt een beslissing binnen twee maanden na ontvangst van de aanvraag tot herziening.”.

#### Art. 44

In artikel 150 van dezelfde Codex worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragraaf 1, worden in de Nederlandse tekst de woorden “brevet van vakbekwaamheid” vervangen door de woorden “brevet van professionele geschiktheid”;

2° in paragraaf 1, zesde lid, worden de woorden “van deze Spoorcodex” vervangen door de woorden “van dit hoofdstuk”;

“En cas de désaccord entre les parties à la relation du travail, elles peuvent saisir le Tribunal du travail.”.

#### Art. 42

Dans l'article 140, § 1<sup>er</sup>, du même Code, le 1° est remplacé par ce qui suit:

“1° tiennent ou veillent à ce que soit tenu un registre de toutes les attestations délivrées, mises à jour, renouvelées, modifiées, expirées, suspendues, retirées ou déclarées perdues, volées ou détruites. Ce registre contient pour chaque attestation les données indiquées à l'annexe 7/1 ainsi que les données relatives aux vérifications périodiques prévues à l'article 137. Ce registre est mis à jour régulièrement;”.

#### Art. 43

Dans l'article 142 du même Code, le paragraphe 3 est remplacé par ce qui suit:

“§ 3. En cas de désaccord avec une décision de l'autorité de sécurité relative à une demande visée au titre 5, le conducteur de train concerné ou son employeur peut demander la révision de la décision.

Sous peine d'irrecevabilité, il introduit la demande de révision, dûment motivée, auprès de l'autorité de sécurité par envoi recommandé dans un délai d'un mois à dater de la notification de la décision.

Après ce délai, la décision est définitive.

L'autorité de sécurité statue dans les deux mois de la réception de la demande de révision.”.

#### Art. 44

Dans l'article 150 du même Code, les modifications suivantes sont apportées:

1° dans le paragraphe 1<sup>er</sup>, dans le texte néerlandais, les mots “brevet van vakbekwaamheid” sont remplacés par les mots “brevet van professionele geschiktheid”;

2° dans le paragraphe 1<sup>er</sup>, alinéa 6, les mots “du présent Code ferroviaire” sont remplacés par les mots “du présent chapitre”;

3° de woorden “de opleidingsinstelling” en “opleidingsinstellingen” worden telkens respectievelijk vervangen door de woorden “het opleidingscentrum” en “opleidingscentra”.

#### Art. 45

In artikel 151 van dezelfde Codex worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in de bepaling onder 2° worden de woorden “opleidingsinstellingen” vervangen door de woorden “opleidingscentra”;

2° in de bepalingen onder 3° en 4°, worden de woorden “brevet van begeleider van reizigerstreinen” vervangen door de woorden “brevet van professionele geschiktheid”;

3° in de bepaling onder 3° worden in de Nederlandse tekst de woorden “vereiste vakbekwaamheid” vervangen door de woorden “vereiste professionele geschiktheid”.

#### Art. 46

In titel 5, hoofdstuk 2, van dezelfde Codex wordt een artikel 151/1 ingevoegd, luidende:

“Art. 151/1. Uiterlijk op 31 december 2017, en in afwijking van de artikelen 150 en 151, voeren de spoorwondernemingen voor de certificering van begeleiders van reizigerstreinen eigen processen in.

Zij nemen deze processen op in hun veiligheidsbeheersysteem.

Deze processen:

1° zijn in overeenstemming met het Besluit nr. 2012/757 van de Commissie van 14 november 2012 betreffende de technische specificaties inzake interoperabiliteit van het subsysteem Exploitatie en verkeersleiding van het spoorwegsysteem in de Europese Unie en tot wijziging van Beschikking 2007/756/EG en aan andere toepasselijke Europese regels;

2° verzekeren een veiligheidsniveau dat minstens gelijkwaardig is aan het veiligheidsniveau dat verzekerd wordt door de bepalingen die door de Koning op grond van de artikelen 68, § 2, derde lid, en 151 genomen zijn.

De attesten van begeleider van reizigerstreinen bedoeld in artikel 150, § 2, die afgeleverd zijn door de

3° les mots “l’organisme de formation” et “les organismes de formation” sont à chaque fois et respectivement remplacés par les mots “le centre de formation” et “les centres de formation”.

#### Art. 45

Dans l’article 151 du même Code, les modifications suivantes sont apportées:

1° dans le 2° les mots “les organismes de formation” sont remplacés par les mots “les centres de formation”;

2° dans le 3° et le 4°, les mots “brevet d’accompagnateur de trains de voyageurs” sont remplacés par les mots “le brevet d’aptitude professionnelle”;

3° dans le 3°, dans le texte néerlandais, les mots “vereiste vakbekwaamheid” sont remplacés par les mots “vereiste professionele geschiktheid”.

#### Art. 46

Dans le titre 5, chapitre 2, du même Code, il est inséré un article 151/1, rédigé comme suit:

“Art. 151/1. Au plus tard pour le 31 décembre 2017, et par dérogation aux articles 150 et 151, les entreprises ferroviaires mettent en place leurs propres processus pour la certification des accompagnateurs de trains de voyageurs.

Elles intègrent ces processus dans leur système de gestion de la sécurité.

Ces processus:

1° sont conformes à la Décision de la Commission n° 2012/757 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 et aux autres règles européennes applicables;

2° assurent un niveau de sécurité au moins équivalent au niveau de sécurité assuré par les dispositions arrêtées par le Roi en vertu des articles 68, § 2, alinéa 3, et 151.

Les certificats d’accompagnateurs de trains de voyageurs visés à l’article 150, § 2, qui sont délivrés

veiligheidsinstantie, vervallen op het ogenblik waarop de spoorwegonderneming de processen, bedoeld in het eerste lid, heeft ingevoerd of uiterlijk op 31 december 2017.”

#### Art. 47

Artikel 168 van dezelfde Codex wordt aangevuld met een paragraaf 8, luidende:

“§ 8. De Koning bepaalt de nadere regels van indiening van de aanvraag, de procedure en de voorwaarden voor het verkrijgen van de toelating tot indienststelling van de subsystemen.”

#### Art. 48

In titel 6, hoofdstuk 4, van dezelfde Codex wordt het opschrift van afdeling 5 vervangen als volgt:

“Indienststelling van bestaande subsystemen na een vernieuwing of een verbetering”.

#### Art. 49

In titel 6, hoofdstuk 4, afdeling 5, van dezelfde Codex, wordt onderafdeling 1, die artikel 177 bevat, opgeheven.

#### Art. 50

In titel 6, hoofdstuk 4, afdeling 5, van dezelfde Codex, worden onderafdeling 2 en artikel 179 opgeheven.

#### Art. 51

Artikel 178 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt:

“Art. 178. § 1. In geval van vernieuwing of verbetering dient de aanbestedende dienst, de constructeur of hun lasthebber in de Europese Unie een conceptdossier in bij de veiligheidsinstantie waarin het project beschreven wordt.

De Koning bepaalt de procedure en de nadere regels van indiening van het conceptdossier bedoeld in het eerste lid.

§ 2. Na het dossier te hebben bestudeerd, beslist de veiligheidsinstantie, mede in het licht van de uitvoeringsstrategie vermeld in de van toepassing zijnde TSI, of de

par l'autorité de sécurité, prennent fin au moment où l'entreprise ferroviaire a mis en place les processus visés à l'alinéa 1<sup>er</sup> ou au plus tard le 31 décembre 2017.”

#### Art. 47

L'article 168 du même Code est complété par un paragraphe 8, rédigé comme suit:

“§ 8. Le Roi fixe les modalités d'introduction de la demande, la procédure et les conditions d'obtention de l'autorisation de mise en service des sous-systèmes.”

#### Art. 48

Dans le titre 6, chapitre 4, du même Code, l'intitulé de la section 5 est remplacé par ce qui suit:

“Mise en service des sous-systèmes existants après un renouvellement ou un réaménagement”.

#### Art. 49

Dans le titre 6, chapitre 4, section 5, du même Code, la sous-section 1<sup>re</sup>, comportant l'article 177, est abrogée.

#### Art. 50

Dans le titre 6, chapitre 4, section 5, du même Code, la sous-section 2 et l'article 179 sont abrogés.

#### Art. 51

L'article 178 du même Code est remplacé par ce qui suit:

“Art. 178. § 1<sup>er</sup>. En cas de renouvellement ou de réaménagement, l'entité adjudicatrice, le constructeur ou leur mandataire dans l'Union européenne introduit auprès de l'autorité de sécurité un dossier de conception décrivant le projet.

Le Roi détermine la procédure et les modalités pour introduire le dossier de conception, visé à l'alinéa 1<sup>er</sup>.

§ 2. Après examen du dossier, l'autorité de sécurité décide, en tenant compte de la stratégie de mise en œuvre indiquée dans la STI applicable, si l'importance



omvang van de werkzaamheden het rechtvaardigt dat een nieuwe toelating tot indienststelling in de zin van deze Spoorcodex wordt vereist.

Een nieuwe toelating tot indienststelling is steeds vereist wanneer de voorgenomen werkzaamheden negatieve gevolgen kunnen hebben voor het algemeen veiligheidsniveau van het betrokken subsysteem.

§ 3. De veiligheidsinstantie neemt een beslissing uiterlijk vier maanden na de indiening van het volledige conceptdossier.

Als zij beslist dat een nieuwe toelating nodig is, vermeldt zij in haar beslissing in welke mate de TSI's op het project moeten worden toegepast.

Als een nieuwe toelating nodig is, dient de aanbestedende dienst, de constructeur of hun lasthebber in de Europese Unie een aanvraag in volgens de nadere regels bepaald door de Koning overeenkomstig artikel 168, § 8.

§ 4. Wanneer de TSI niet volledig wordt toegepast, stelt de veiligheidsinstantie de Europese Commissie in kennis van de redenen, de technische kenmerken die van toepassing zijn in plaats van de TSI, en de instanties die, wat voormelde kenmerken betreft, belast zijn met de keuringsprocedure bedoeld in artikel 174.”

#### Art. 52

In titel 6, hoofdstuk 5, afdeling 1, van dezelfde Codex wordt een artikel 180/1 ingevoegd, luidende:

“Art. 180/1. § 1. In geval van vernieuwing of verbetering dient de aanbestedende dienst, de constructeur of hun lasthebber in de Europese Unie een conceptdossier in bij de veiligheidsinstantie waarin het project beschreven wordt volgens de door de Koning te bepalen nadere regels.

De Koning bepaalt de procedure en de nadere regels van indiening van het conceptdossier bedoeld in het eerste lid.

§ 2. Na het dossier te hebben bestudeerd, beslist de veiligheidsinstantie, mede in het licht van de uitvoeringsstrategie vermeld in de van toepassing zijnde TSI, of de omvang van de werkzaamheden het rechtvaardigt dat een nieuwe toelating tot indienststelling in de zin van deze Spoorcodex wordt vereist.

Een nieuwe toelating tot indienststelling is steeds vereist wanneer de voorgenomen werkzaamheden

des travaux justifie la nécessité d'une nouvelle autorisation de mise en service au sens du présent Code ferroviaire.

Une nouvelle autorisation de mise en service est nécessaire chaque fois que le niveau global de sécurité du sous-système concerné peut être affecté négativement par les travaux envisagés.

§ 3. L'autorité de sécurité arrête sa décision au plus tard quatre mois après l'introduction du dossier complet de conception.

Si elle décide qu'une nouvelle autorisation est requise, elle indique dans sa décision la mesure dans laquelle les STI doivent être appliquées au projet.

Si une nouvelle autorisation est requise, l'entité adjudicatrice, le constructeur ou leur mandataire dans l'Union européenne introduit une demande selon les modalités fixées par le Roi conformément à l'article 168, § 8.

§ 4. Si la STI n'est pas pleinement appliquée, l'autorité de sécurité en notifie à la Commission européenne les motifs, les caractéristiques techniques qui s'appliquent au lieu de la STI, et les organismes chargés d'appliquer, en ce qui concerne ces caractéristiques, la procédure de vérification visée à l'article 174.”

#### Art. 52

Dans le titre 6, chapitre 5, section 1<sup>re</sup>, du même Code, il est inséré un article 180/1, rédigé comme suit:

“Art. 180/1. § 1<sup>er</sup>. En cas de renouvellement ou de réaménagement, l'entité adjudicatrice, le constructeur ou leur mandataire dans l'Union européenne introduit auprès de l'autorité de sécurité un dossier de conception décrivant le projet selon les modalités déterminées par le Roi.

Le Roi détermine la procédure et les modalités pour introduire le dossier de conception visé à l'alinéa 1<sup>er</sup>.

§ 2. Après examen du dossier, l'autorité de sécurité décide, en tenant compte de la stratégie de mise en œuvre indiquée dans la STI applicable, si l'importance des travaux justifie la nécessité d'une nouvelle autorisation de mise en service au sens du présent Code ferroviaire.

Une nouvelle autorisation de mise en service est nécessaire chaque fois que le niveau global de sécurité



negatieve gevolgen kunnen hebben voor het algemeen veiligheidsniveau van het betrokken voertuig.

§ 3. De veiligheidsinstantie neemt een beslissing uiterlijk vier maanden na de indiening van het volledige conceptdossier.

Als zij beslist dat een nieuwe toelating nodig is, vermeldt zij in haar beslissing in welke mate de TSI's op het project moeten worden toegepast.

Als een nieuwe toelating nodig is, dient de aanbestedende dienst, de constructeur of hun lasthebber in de Europese Unie een aanvraag in volgens de nadere regels bepaald door de Koning overeenkomstig artikel 180, vierde lid.”.

#### Art. 53

In artikel 194, 1° van dezelfde Codex, worden de woorden “§ 2” vervangen door de woorden “§§ 2 en 3”.

#### Art. 54

In artikel 198, 1° van dezelfde Codex, worden de woorden “§ 2” vervangen door de woorden “§§ 2 en 3”.

#### Art. 55

Artikel 201 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt:

“Art. 201. De instanties belast met de uitvoering van de procedure voor de beoordeling van de conformiteit of de geschiktheid voor gebruik bedoeld in de artikelen 162 tot 165 alsook van de keuringsprocedure bedoeld in artikel 172, die erkend willen worden als aangemelde instantie, voldoen aan de criteria van bijlage 21.”.

#### Art. 56

Artikel 202 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt:

“Art. 202. Om te kunnen worden erkend met het oog op hun aanmelding, moeten de betrokken instanties bewijzen dat zij geaccrediteerd zijn overeenkomstig de bepalingen van de Verordening (EG) Nr. 765/2008 van het Europees parlement en de Raad van 9 juli 2008 tot vaststelling van de eisen inzake accreditatie en markt-

du véhicule concerné peut être affecté négativement par les travaux envisagés.

§ 3. L'autorité de sécurité arrête sa décision au plus tard quatre mois après l'introduction du dossier de conception complet.

Si elle décide qu'une nouvelle autorisation est requise, elle indique dans sa décision la mesure dans laquelle les STI doivent être appliquées au projet.

Si une nouvelle autorisation est requise, l'entité adjudicatrice, le constructeur ou leur mandataire dans l'Union européenne introduit une demande conformément aux modalités fixées par le Roi conformément à l'article 180, alinéa 4.”.

#### Art. 53

Dans l'article 194, 1°, du même Code, les mots “§ 2” sont remplacés par les mots “§§ 2 et 3”.

#### Art. 54

Dans l'article 198, 1°, du même Code, les mots “§ 2” sont remplacés par les mots “§§ 2 et 3”.

#### Art. 55

L'article 201 du même Code est remplacé par ce qui suit:

“Art. 201. Les organismes chargés d'effectuer la procédure d'évaluation de la conformité ou de l'aptitude à l'emploi visée aux articles 162 à 165 ainsi que la procédure de vérification visée à l'article 172 qui souhaitent être agréés comme organismes notifiés répondent aux critères de l'annexe 21.”.

#### Art. 56

L'article 202 du même Code, est remplacé par ce qui suit:

“Art. 202. Pour pouvoir être agréés en vue de leur notification, les organismes intéressés doivent faire la preuve qu'ils sont accrédités conformément aux dispositions du Règlement (CE) n° 765/2008 du Parlement européen et du Conseil du 9 juillet 2008 fixant les prescriptions relatives à l'accréditation et à la surveillance

toezicht betreffende het verhandelen van producten en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 339/93.

De erkenning vermeldt hun respectieve bevoegdheidsgebieden.

De Koning bepaalt de nadere regels voor het indienen van een erkenningsdossier, de procedure voor de toekenning van de erkenning en de regels inzake controle, schorsing en intrekking van de erkenning.”.

#### Art. 57

In artikel 203, eerste lid, van dezelfde Codex worden de woorden “door hem” opgeheven.

#### Art. 58

In artikel 204 van dezelfde Codex, gewijzigd bij de wet van 15 juni 2015, worden de woorden “aan de aanmeldingscriteria” vervangen door de woorden “aan de criteria van bijlage 21”.

#### Art. 59

Artikel 205 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt:

“Art. 205. De instanties, die belast zijn met de uitvoering van de keuringsprocedure van conformiteit met de veiligheidsvoorschriften, bij afwezigheid van TSI's, wanneer de TSI's niet op het volledige netwerk van toepassing zijn, wanneer een afwijking werd aangemeld of wanneer in een specifiek geval de toepassing van de nationale voorschriften overeenkomstig artikel 174 noodzakelijk is, worden aangewezen volgens de criteria bepaald door de Koning.

De Koning bepaalt ook de nadere regels voor het indienen van de aanwijzingsaanvraag, de procedure voor de toekenning en de regels inzake controle, schorsing en intrekking van de aanwijzing.

De aanwijzing vermeldt hun respectieve bevoegdheidsgebieden.”.

#### Art. 60

Artikel 206 van dezelfde Codex wordt opgeheven.

du marché pour la commercialisation des produits et abrogeant le règlement (CEE) n° 339/93.

L'agrément mentionne leurs domaines de compétence respectifs.

Le Roi fixe les modalités d'introduction du dossier d'agrément, la procédure pour la délivrance de l'agrément et les règles en matière de contrôle, de suspension et de retrait de l'agrément.”.

#### Art. 57

Dans l'article 203, alinéa 1<sup>er</sup>, du même Code, les mots “qu'il a” sont abrogés.

#### Art. 58

Dans l'article 204 du même Code, modifié par la loi du 15 juin 2015, les mots “aux critères de notification” sont remplacés par les mots “aux critères de l'annexe 21”.

#### Art. 59

L'article 205 du même Code est remplacé par ce qui suit:

“Art. 205. Les organismes chargés d'effectuer la procédure de vérification aux règles de sécurité, en l'absence de STI, lorsque l'application des STI à l'ensemble du réseau n'est pas effective, en cas de dérogation notifiée ou lorsqu'un cas spécifique nécessite l'application de règles nationales conformément à l'article 174 sont désignés selon les critères fixés par le Roi.

Le Roi fixe également les modalités d'introduction de la demande de désignation, la procédure d'octroi et les modalités de contrôle, suspension et retrait de la désignation.

La désignation mentionne leurs domaines de compétence respectifs.”.

#### Art. 60

L'article 206 du même Code est abrogé.

## Art. 61

In artikel 210 van dezelfde Codex worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragraaf 3 wordt het eerste lid aangevuld met de woorden “overeenkomstig de toegangsrechten bedoeld in punt 3.3. van de bijlage van de Beschikking 2007/756/EG van de Commissie van 9 november 2007 tot vaststelling van de gemeenschappelijke specificatie van het nationaal voertuigregister als bedoeld in de artikelen 14, leden 4 en 5, van de Richtlijnen 96/48/EG en 2001/16/EG”;

2° in paragraaf 4 worden de woorden “het Bureau” vervangen door de woorden “de Europese Commissie”;

3° paragraaf 5 wordt vervangen als volgt:

“§ 5. De registratiehouder informeert onmiddellijk de veiligheidsinstantie, door middel van de formulieren die ter beschikking gesteld worden op haar internetsite van elke eventuele wijziging met betrekking tot de gegevens die in het nationaal voertuigenregister zijn ingevoerd, de vernietiging van een voertuig of zijn vraag tot definitieve verwijdering van de registratie van een voertuig uit het register.

Bij gebrek aan informatie of indien gegevens onvolledig zijn of ontbreken, schorst de veiligheidsinstantie de registratie.

Zij stelt de registratiehouder hiervan in kennis en nodigt deze uit de situatie te regulariseren.

Bij gebrek aan regularisatie binnen zes maanden na de datum van kennisgeving verwijdt de veiligheidsinstantie definitief de registratie.

Een voertuig waarvan de registratie is geschorst of afgeschaft, mag niet worden ingezet op het spoorwegnet.

Om opnieuw te mogen rijden, moet een voertuig, waarvan de registratie verwijderd werd, het onderwerp uitmaken van een nieuwe aanvraag tot toelating overeenkomstig titel 6, hoofdstuk 5.”;

4° in paragraaf 6 worden de woorden “een lidstaat” en “die lidstaat” vervangen door de woorden “de veiligheidsinstantie”.

## Art. 61

À l'article 210 du même Code, les modifications suivantes sont apportées:

1° dans le paragraphe 3, l'alinéa 1<sup>er</sup> est complété par les mots “conformément aux droits d'accès visés au point 3.3. de l'annexe de la Décision 2007/756/CE de la Commission du 9 novembre 2007 adoptant une spécification commune du registre national des véhicules prévu aux articles 14, paragraphes 4 et 5, des directives 96/48/CE et 2001/16/CE”;

2° dans le paragraphe 4, les mots “l'Agence” sont remplacés par les mots “la Commission européenne”;

3° le paragraphe 5 est remplacé par ce qui suit:

“§ 5. Le titulaire de l'immatriculation informe immédiatement l'autorité de sécurité, au moyen des formulaires mis à disposition par celle-ci sur son site Internet, de toute modification éventuelle en rapport avec les données introduites dans le registre national des véhicules, la destruction d'un véhicule ou sa demande de suppression définitive de l'immatriculation d'un véhicule.

À défaut d'une telle information ou si une donnée est incomplète ou manquante, l'autorité de sécurité suspend l'immatriculation.

Elle notifie sa décision au titulaire de l'immatriculation en l'invitant à régulariser la situation.

À défaut d'une telle régularisation dans un délai de six mois à dater de la notification, l'autorité de sécurité supprime définitivement l'immatriculation.

Un véhicule dont l'immatriculation est suspendue ou supprimée ne peut pas être exploité sur le réseau ferroviaire.

Pour pouvoir circuler à nouveau, le véhicule ayant fait l'objet d'une suppression d'immatriculation, fait l'objet d'une nouvelle demande d'autorisation de mise en service introduite conformément au titre 6, chapitre 5.”;

4° au paragraphe 6, les mots “un État membre” et “cet État membre” sont remplacés par les mots “l'autorité de sécurité”.

## Art. 62

Artikel 211 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt:

“Art. 211. De infrastructuurbeheerder publiceert een infrastructuurregister en houdt dit bij in overeenstemming met de gemeenschappelijke bepalingen bedoeld in artikel 212.

De veiligheidsinstantie controleert dat het register gepubliceerd en bijgehouden wordt.”.

## Art. 63

Artikel 213 van dezelfde Codex wordt aangevuld met een paragraaf 4, luidende:

“§ 4. De in § 1 bedoelde personeelsleden vertonen bij de uitoefening van hun opdrachten hun legitimatiekaart waarvan de Koning het model bepaalt.”.

## Art. 64

In titel 7, hoofdstuk 2, van dezelfde Codex wordt een afdeling 1 ingevoegd, bestaande uit de artikelen 214 tot 216, luidende “Principes”.

## Art. 65

In afdeling 1, ingevoegd bij artikel 64, wordt artikel 214 vervangen als volgt:

“Art. 214. § 1. De inbreuken bedoeld in dit hoofdstuk kunnen met een bestuurlijke boete worden bestraft.

De inbreuken kunnen wegens onachtzaamheid of gebrek aan voorzorg worden begaan.

§ 2. Er zijn inbreuken van drie graden:

1° De inbreuken van de eerste graad betreffen de feiten en gedragingen die geen impact hebben op de veiligheid van personen en die de werking van de veiligheidsinstantie of het onderzoeksorgaan niet ernstig belemmeren;

2° De inbreuken van de tweede graad betreffen de feiten en gedragingen, die een directe of indirecte impact hebben op de veiligheid van personen, of die de werking van de veiligheidsinstantie of het onderzoeksorgaan ernstig belemmeren;

## Art. 62

L'article 211 du même Code est remplacé par ce qui suit:

“Art. 211. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire publie un registre de l'infrastructure et le tient à jour dans le respect des spécifications communes visées à l'article 212.

L'autorité de sécurité vérifie si le registre est publié et tenu à jour.”.

## Art. 63

L'article 213 du même Code, est complété par un paragraphe 4, rédigé comme suit:

“§ 4. Les membres du personnel visés au § 1<sup>er</sup> présentent lors de la réalisation de leurs tâches leur carte de légitimation dont le Roi fixe le modèle.”.

## Art. 64

Dans le titre 7, chapitre 2, du même Code, il est inséré une section 1<sup>re</sup> regroupant les articles 214 à 216 et intitulée “Principes”.

## Art. 65

Dans la section 1<sup>re</sup>, insérée par l'article 64, l'article 214 est remplacé par ce qui suit:

“Art. 214. § 1<sup>er</sup>. Les infractions visées au présent chapitre peuvent être sanctionnées d'une amende administrative.

Les infractions peuvent avoir été commises par négligence ou défaut de prévoyance.

§ 2. Les infractions sont réparties en trois degrés:

1° Les infractions du premier degré concernent les faits et comportements qui n'ont pas d'incidence sur la sécurité des personnes et qui n'entravent pas gravement le fonctionnement de l'autorité de sécurité ou de l'organisme d'enquête;

2° Les infractions du deuxième degré concernent les faits et comportements qui ont une incidence directe ou indirecte sur la sécurité des personnes ou qui entravent gravement le fonctionnement de l'autorité de sécurité ou de l'organisme d'enquête;

3° De inbreuken van de derde graad betreffen de feiten en gedragingen die van die aard zijn dat ze een ongeval of een ernstig ongeval kunnen veroorzaken.

De in het eerste lid, 1°, vermelde inbreuken kunnen met een bestuurlijke boete van 100 tot 1 000 euro worden bestraft.

De in het eerste lid, 2°, vermelde inbreuken kunnen met een bestuurlijke boete van 500 tot 2 000 euro worden bestraft.

De in het eerste lid, 3°, vermelde inbreuken kunnen met een bestuurlijke boete van 1 000 tot 8 000 euro worden bestraft.”

#### Art. 66

In dezelfde afdeling 1 wordt artikel 215 vervangen als volgt:

“Art. 215. § 1. In geval van verzachtende omstandigheden, kan de bestuurlijke boete verminderd worden zonder lager te zijn dan:

- 1° 50 euro voor de inbreuken van de eerste graad;
- 2° 250 euro voor de inbreuken van de tweede graad;
- 3° 500 euro voor de inbreuken van de derde graad.

§ 2. Bij samenloop van verscheidene inbreuken worden alle bestuurlijke boetes gecumuleerd, zonder dat ze het dubbele van het maximum van de zwaarste bestuurlijke boete te boven mogen gaan.

§ 3. De maximumbedragen van de boetes worden verdubbeld indien de overtreder een bestuurlijke boete bedoeld door of krachtens dit hoofdstuk wordt opgelegd in de twee jaar:

1° nadat een beslissing tot het opleggen van een bestuurlijke boete definitief is geworden; of

2° nadat het arrest inzake het beroep tegen een beslissing tot het opleggen van een bestuurlijke boete in kracht van gewijsde is gegaan.

§ 4. De opdecimes bedoeld in artikel 1, eerste lid, van de wet van 5 maart 1952 betreffende de opdecimes op de strafrechtelijke geldboeten, zijn eveneens van toepassing op de bestuurlijke boetes bedoeld in dit hoofdstuk.

3° Les infractions du troisième degré concernent les faits et comportements qui sont de nature à pouvoir provoquer un accident ou un accident grave.

Les infractions visées à l’alinéa 1<sup>er</sup>, 1°, peuvent être sanctionnées d’une amende administrative de 100 à 1 000 euros.

Les infractions visées à l’alinéa 1<sup>er</sup>, 2°, peuvent être sanctionnées d’une amende administrative de 500 à 2 000 euros.

Les infractions visées à l’alinéa 1<sup>er</sup>, 3°, peuvent être sanctionnées d’une amende administrative de 1 000 à 8 000 euros.”

#### Art. 66

Dans la même section 1<sup>re</sup>, l’article 215 est remplacé par ce qui suit:

“Art. 215. § 1<sup>er</sup>. En cas de circonstances atténuantes, l’amende administrative peut être réduite, sans pouvoir être inférieure à:

- 1° 50 euros pour les infractions du premier degré;
- 2° 250 euros pour les infractions du deuxième degré;
- 3° 500 euros pour les infractions du troisième degré.

§ 2. En cas de concours de plusieurs infractions, les amendes administratives sont cumulées sans pouvoir excéder le double du maximum de l’amende administrative la plus élevée.

§ 3. Les montants maximaux des amendes sont doublés si le contrevenant se voit infliger une amende administrative prévue par ou en vertu du présent chapitre dans les deux ans:

1° après qu’une décision de lui infliger une amende administrative est devenue définitive; ou

2° après que l’arrêt sur le recours contre une décision de lui infliger une amende administrative est passé en force de chose jugée.

§ 4. Les décimes additionnels visés à l’article 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, de la loi du 5 mars 1952 relative aux décimes additionnels sur les amendes pénales s’appliquent aux amendes administratives visées au présent chapitre.

§ 5. De veiligheidsinstantie en het onderzoeksorgaan kunnen in hun beslissing tot het opleggen van een bestuurlijke boete bepalen dat indien de overtreder binnen een termijn van een jaar geen inbreuk meer begaat, de bestuurlijke boete vervalst.”

#### Art. 67

In dezelfde afdeling 1 wordt artikel 216 vervangen als volgt:

“Art. 216. De overtreder betaalt de bestuurlijke boete binnen een maand nadat de beslissing tot het opleggen van een bestuurlijke boete definitief is geworden of het arrest inzake het beroep tegen deze beslissing in kracht van gewijsde is gegaan.

De bestuurlijke boete komt toe aan de Schatkist.

De overtreder stort het bedrag aan de Administratie van het kadaster, registratie en domeinen.

Indien de overtreder de bestuurlijke boete te laat betaalt, wordt het bedrag van rechtswege verhoogd met de wettelijke rentevoet, met een minimum van vijf procent van het bedrag van de bestuurlijke boete.

Het recht tot invordering van de bestuurlijke boete verjaart twee jaar na de laatste dag waarop de overtreder diende te betalen.

Deze termijn wordt geschorst in het geval bedoeld in artikel 215, § 5.”

#### Art. 68

In titel 7, hoofdstuk 2, van dezelfde Codex wordt een afdeling 2 ingevoegd, luidende “Inbreuken”.

#### Art. 69

In afdeling 2, ingevoegd bij artikel 68, wordt een artikel 216/1 ingevoegd, luidende:

“Art. 216/1. § 1. Inbreuken van de eerste graad zijn:

1° het niet tijdig indienen van het verslag bedoeld in artikel 92;

2° het feit dat de spoorwegonderneming of de spoorweginfrastructuurbeheerder verzuimt de veiligheidsin-

§ 5. L'autorité de sécurité et l'organisme d'enquête peuvent prévoir, dans leur décision d'infliger une amende administrative, que si le contrevenant ne commet plus d'infraction pendant un an, l'amende administrative est caduque.”

#### Art. 67

Dans la même section 1<sup>re</sup>, l'article 216 est remplacé par ce qui suit:

“Art. 216. Le contrevenant s'acquitte de l'amende administrative un mois après que la décision d'infliger une amende administrative est devenue définitive ou que l'arrêt sur le recours contre cette décision est passé en force de chose jugée.

L'amende administrative revient au Trésor.

Le contrevenant verse le montant à l'Administration du cadastre, de l'enregistrement et des domaines.

Si le contrevenant paie l'amende administrative avec retard, le montant est majoré de plein droit du taux d'intérêt légal, avec un minimum de cinq pourcent du montant de l'amende administrative.

Le droit de percevoir l'amende administrative se prescrit par deux ans à dater du dernier jour où le contrevenant aurait dû payer.

Ce délai est suspendu dans le cas visé à l'article 215, § 5.”

#### Art. 68

Dans le titre 7, chapitre 2, du même Code, il est inséré une section 2 intitulée “Infractions”.

#### Art. 69

Dans la section 2, insérée par l'article 68, il est inséré un article 216/1 rédigé comme suit:

“Art. 216/1. § 1<sup>er</sup>. Constituent des infractions du premier degré:

1° le dépôt tardif du rapport visé à l'article 92;

2° le défaut pour l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire d'informer l'autorité

stantie in te lichten dat een treinbestuurder niet langer werkt, overeenkomstig artikel 130, eerste lid;

3° het feit dat de spoorwegonderneming of de spoorweginfrastructuurbeheerder geen opleiding betreffende haar of zijn veiligheidsbeheersysteem verschaft, overeenkomstig artikel 135, zevende lid, en bijlage II, N, van de Verordening (EU) nr. 1158/2010 van de Commissie van 9 december 2010 betreffende een gemeenschappelijke veiligheidsmethode ter beoordeling van de conformiteit met de vereisten voor de verkrijging van veiligheidscertificaten voor spoorwegen;

4° het niet binnen de toegestane tijd antwoorden op een auditrapport, inspectieverslag of toezichtsverslag met betrekking tot de in artikel 68 bedoelde veiligheidsvoorschriften of de veiligheidsvoorschriften betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen per spoor, of met betrekking tot een veiligheidsvergunning of een veiligheidscertificaat;

5° het niet betalen van de retributies bedoeld in titel 4, hoofdstuk 2, afdeling 4, en hoofdstuk 6, afdeling 2/1;

6° het niet publiceren of bijwerken van het infrastructuurregister bedoeld in artikel 211;

7° het niet uitvoeren van de onafhankelijke evaluatie zoals bedoeld in artikel 220, § 1, eerste en tweede lid, of het niet op de hoogte brengen van de veiligheidsinstantie van de resultaten overeenkomstig artikel 220, § 2.

§ 2. Onverminderd artikel 214, § 2, tweede lid:

1° worden de inbreuken bedoeld in paragraaf 1, 1° tot 4°, bestraft met een bestuurlijke boete van 500 tot 1 000 euro;

2° worden de inbreuken bedoeld in paragraaf 1, 5° tot 7°, bestraft met een bestuurlijke boete van 100 tot 500 euro;

3° wordt de boete bedoeld in paragraaf 1, 2° toegepast per betrokken treinbestuurder.”

#### Art. 70

In dezelfde afdeling 2 wordt een artikel 216/2 ingevoegd, luidende:

“Art. 216/2. § 1. Inbreuken van de tweede graad zijn:

1° het niet meedelen door de spoorweginfrastructuurbeheerder aan de veiligheidsinstantie dat hij ur-

de sécurité de la cessation d'activité d'un conducteur de train conformément à l'article 130, alinéa 1<sup>er</sup>;

3° le défaut pour l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire de dispenser une formation en ce qui concerne son système de gestion de la sécurité, conformément à l'article 135, alinéa 7, et à l'annexe II, N, du Règlement (UE) n° 1158/2010 de la Commission du 9 décembre 2010 relatif à une méthode de sécurité commune pour l'évaluation de la conformité aux exigences pour l'obtention de certificats de sécurité ferroviaire;

4° le fait de ne pas répondre dans le délai imparti à un rapport d'audit, d'inspection ou de contrôle relatif aux règles de sécurité visées à l'article 68 ou aux règles de sécurité concernant le transport de marchandises dangereuses par chemin de fer, ou relatif à un agrément ou un certificat de sécurité;

5° le non-paiement des redevances visées au titre 4, chapitre 2, section 4, et chapitre 6, section 2/1;

6° le fait de ne pas publier ou ne pas tenir à jour le registre de l'infrastructure visé à l'article 211;

7° le fait de ne pas faire réaliser l'évaluation indépendante visée à l'article 220, § 1<sup>er</sup>, alinéas 1<sup>er</sup> et 2 ou de ne pas en communiquer les résultats à l'autorité de sécurité conformément à l'article 220, § 2.

§ 2. Sans préjudice de l'article 214, § 2, alinéa 2:

1° les infractions visées au paragraphe 1<sup>er</sup>, 1° à 4°, sont punies d'une amende administrative de 500 à 1 000 euros;

2° les infractions visées au paragraphe 1<sup>er</sup>, 5° à 7°, sont punies d'une amende administrative de 100 à 500 euros;

3° l'amende visée au paragraphe 1<sup>er</sup>, 2°, s'applique par conducteur de train concerné.”

#### Art. 70

Dans la même section 2, il est inséré un article 216/2 rédigé comme suit:

“Art. 216/2. § 1<sup>er</sup>. Constituent des infractions du deuxième degré:

1° le défaut pour le gestionnaire d'infrastructure d'informer l'autorité de sécurité lorsqu'il prend des



gentiemaatregelen neemt die kunnen afwijken van de veiligheidsvoorschriften, overeenkomstig artikel 70, § 1;

2° het niet meedelen door de spoorweginfrastructuurbeheerder aan alle spoorwegondernemingen die op het netwerk rijden, van de genomen urgentiemaatregelen, overeenkomstig artikel 70, § 1;

3° het niet bieden van de in artikel 77, vierde lid, bedoelde technische bijstand;

4° het niet nakomen van de in artikel 93 vermelde verplichtingen;

5° het niet nakomen van de in artikel 94/1 vermelde verplichtingen;

6° het niet of niet tijdig in kennis stellen door de spoorweginfrastructuurbeheerder van substantiële wijzigingen bedoeld in artikel 96, eerste lid;

7° het niet of niet tijdig in kennis stellen door de houder van een veiligheidscertificaat van de informatie bedoeld in artikel 102, tweede lid;

8° het niet bijhouden door de spoorwegonderneming of de spoorweginfrastructuurbeheerder van een register van de bevoegdheidsbewijzen, overeenkomstig artikel 140, § 1, 1°;

9° het niet samenwerken van de spoorwegonderneming of de spoorweginfrastructuurbeheerder met de veiligheidsinstantie, overeenkomstig artikel 140, § 1, 2°;

10° het niet naleven door de houder van de verplichting om een met het onderhoud belaste entiteit aan elk voertuig toe te wijzen en die entiteit in het NVR in te schrijven of aan te passen, overeenkomstig artikel 105;

11° het niet of niet tijdig meedelen door de registratiehouder aan de veiligheidsinstantie van de informatie bedoeld in artikel 210, § 5.

§ 2. Onverminderd artikel 214, § 2, derde lid, worden de inbreuken bedoeld in paragraaf 1 bestraft met een bestuurlijke boete van 1 000 tot 2 000 euro.”

#### Art. 71

In dezelfde afdeling 2 wordt een artikel 216/3 ingevoegd, luidende:

“Art. 216/3. § 1. Inbreuken van de derde graad zijn:

mesures d'urgence pouvant déroger aux règles de sécurité conformément à l'article 70, § 1<sup>er</sup>;

2° le défaut pour le gestionnaire d'infrastructure de notifier les mesures d'urgence aux entreprises ferroviaires circulant sur le réseau conformément à l'article 70, § 1<sup>er</sup>;

3° le refus de fournir l'assistance technique visée à l'article 77, alinéa 4;

4° le non-respect des obligations visées à l'article 93;

5° le non-respect des obligations visées à l'article 94/1;

6° la non-communication ou la communication tardive par le gestionnaire de l'infrastructure des modifications substantielles visées à l'article 96, alinéa 1<sup>er</sup>;

7° la non-communication ou la communication tardive par le titulaire d'un certificat de sécurité des informations visées à l'article 102, alinéa 2;

8° Le défaut pour l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure de tenir un registre des attestations conformément à l'article 140, § 1<sup>er</sup>, 1°;

9° Le défaut pour l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure de coopérer avec l'autorité de sécurité conformément à l'article 140, § 1<sup>er</sup>, 2°;

10° le non-respect par le détenteur de l'obligation d'assigner à chaque véhicule une entité en charge de l'entretien et d'inscrire et tenir à jour cette dernière dans le RNV conformément à l'article 105;

11° la non-communication ou la communication tardive par le titulaire d'une immatriculation à l'autorité de sécurité des informations visées à l'article 210, § 5.

§ 2. Sans préjudice de l'article 214, § 2, alinéa 3, les infractions visées au paragraphe 1<sup>er</sup> sont punies d'une amende administrative de 1 000 à 2 000 euros.”

#### Art. 71

Dans la même section 2, il est inséré un article 216/3 rédigé comme suit:

“Art. 216/3. § 1<sup>er</sup>. Constituent des infractions du troisième degré:

1° het niet vaststellen door de spoorweginfrastructuurbeheerder van de veiligheidsvoorschriften betreffende de exploitatie van de spoorweginfrastructuur overeenkomstig artikel 68, § 3;

2° het niet vaststellen door de spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen, elk wat hen betreft, van hun interne veiligheidsvoorschriften in het kader van hun veiligheidsbeheersysteem overeenkomstig artikel 68, § 4;

3° het niet vaststellen en het niet bijhouden door de spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen van hun veiligheidsbeheersysteem met eerbiediging van de gemeenschappelijke veiligheidsdoelen, de veiligheidsvoorschriften bedoeld in artikel 68, de in de TSI's vastgelegde veiligheidseisen en de relevante elementen van de gemeenschappelijke veiligheidsmethoden overeenkomstig artikel 89;

4° het niet indienen van het verslag bedoeld in artikel 92 of het onvolledig indienen van dit verslag;

5° het niet nakomen van de verplichtingen aangaande de geldigheid van de vergunning van de treinbestuurder en van de bevoegdheidsbewijzen van de treinbestuurders bedoeld in artikel 141, § 1;

6° het niet intrekken of schorsen van de vergunning van treinbestuurder door de spoorweginfrastructuurbeheerder of door de spoorwegonderneming in de gevallen bedoeld in artikel 139;

7° het niet verifiëren dat de begeleider over een in artikel 150, § 1, eerste lid, bedoeld attest beschikt alvorens hem toe te staan om de in hetzelfde artikel bedoelde cruciale taken te verrichten;

8° het niet binnen de toegestane tijd invoeren van maatregelen tot verbetering, naar aanleiding van een auditrapport, een inspectieverslag of een toezichtverslag met betrekking tot de in artikel 68 bedoelde veiligheidsvoorschriften of de veiligheidsvoorschriften betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen per spoor, of met betrekking tot een veiligheidsvergunning of een veiligheidscertificaat;

9° het meer dan twee keer per jaar overschrijden van ofwel de waarden "onmiddellijke tussenkomst" van de veiligheidstoleranties van het spoor, overeenkomstig de basisparameters veiligheid in de TSI Infrastructuur, ofwel de veiligheidsprocedures omschreven in de TSI Besturing en Seingeving niet eerbiedigen;

10° het door een spoorweginfrastructuurgebruiker stellen of niet stellen van een handeling, die een situatie

1° le défaut pour le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire d'adopter les règles de sécurité en matière d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire conformément à l'article 68, § 3;

2° le défaut pour le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et les entreprises ferroviaires d'adopter, chacun en ce qui le concerne, des règles internes de sécurité dans le cadre de leur système de gestion de la sécurité conformément à l'article 68, § 4;

3° le défaut pour le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et les entreprises ferroviaires d'établir et de tenir à jour leur système de gestion de la sécurité dans le respect des objectifs de sécurité communs, des règles de sécurité visées à l'article 68 ainsi que des exigences de sécurité définies dans les STI, et des éléments pertinents des méthodes de sécurité communes conformément à l'article 89;

4° le non-dépôt du rapport sur la sécurité visé à l'article 92 ou le dépôt incomplet de ce rapport;

5° le non-respect des obligations concernant la validité des licences de conducteur de train et des attestations des conducteurs de train, visées à l'article 141, § 1<sup>er</sup>;

6° le fait pour le gestionnaire de l'infrastructure ou l'entreprise ferroviaire de ne pas procéder au retrait ou à la suspension de l'attestation d'un conducteur de train dans les cas visés à l'article 139;

7° la non-vérification du fait que l'accompagnateur est bien titulaire d'un certificat visé à l'article 150, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, avant qu'il ne soit autorisé à effectuer les tâches déterminantes définies dans le même article;

8° le fait de ne pas prendre de mesures correctives dans le délai imparti après un rapport d'audit, d'inspection ou de contrôle relatif aux règles de sécurité visées à l'article 68 ou aux règles de sécurité concernant le transport de marchandises dangereuses par chemin de fer, ou relatif à un agrément ou un certificat de sécurité;

9° le fait de dépasser les valeurs "intervention immédiate" des tolérances de sécurité de la voie, conformément aux paramètres fondamentaux sécurité des STI Infrastructuur, ou de ne pas respecter les procédures de sécurité des STI Contrôle-commande et signalisation, et ce, plus de deux fois par an;

10° le fait pour un utilisateur de l'infrastructure ferroviaire, par l'accomplissement ou le non accomplis-

doet ontstaan die van die aard is dat het een ongeval kan veroorzaken;

11° het niet nakomen door de spoorwegonderneming of de spoorweginfrastructuurbeheerder van de maatregelen bedoeld in artikel 75;

12° het niet opstellen en het niet bijhouden van een veiligheidsbeheersysteem door de spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen overeenkomstig de artikelen 89 tot 91;

13° het niet respecteren door de met het onderhoud belaste entiteit van de in de artikelen 106 tot 109 voorgeschreven regels betreffende de certificering;

14° alle belemmeringen bij de uitoefening van de in artikel 113 vermelde bevoegdheden van het onderzoeksgaan;

15° het niet invoeren van een permanent opleidingsstelsel door de spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen overeenkomstig artikel 146, derde lid;

16° de indienststelling van een voertuig voordat het overeenkomstig artikel 180 is toegestaan;

17° het door een spoorweginfrastructuurgebruiker stellen of niet stellen van een handeling, die een situatie doet ontstaan die van dien aard is dat een ernstig ongeval veroorzaakt kan worden.

§ 2. Onverminderd artikel 214, § 2, vierde lid, worden:

1° de inbreuken bedoeld in paragraaf 1, 1° tot 10°, bestraft met een bestuurlijke boete van 2 000 tot 4 000 euro;

2° de inbreuken bedoeld in paragraaf 1, 11° tot 16°, bestraft met een bestuurlijke boete van 4 000 tot 8 000 euro.”.

## Art. 72

In dezelfde afdeling 2 wordt een artikel 216/4 ingevoegd, luidende:

“Art. 216/4. De Koning kan bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad de inbreuken en de boeten vaststellen van de ter uitvoering van deze Codex genomen besluiten die met een bestuurlijke boete kunnen worden bestraft en het bedrag bepalen volgens de graad van ernst.”.

sement d'un acte, de faire naître une situation qui par nature peut provoquer un accident;

11° le non-respect, par l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, des mesures visées à l'article 75;

12° le défaut pour le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et les entreprises ferroviaires d'établir et de maintenir leur système de gestion de sécurité conformément aux articles 89 à 91;

13° le non-respect, par l'entité en charge de l'entretien, des règles mentionnées dans les articles 106 à 109 concernant la certification;

14° toute obstruction à l'exercice des pouvoirs de l'organisme d'enquête, visés à l'article 113;

15° le défaut pour le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et les entreprises ferroviaires de mettre en place un système de formation continue conformément à l'article 146, alinéa 3;

16° la mise en service d'un véhicule avant qu'il ne soit autorisé conformément à l'article 180;

17° le fait pour un utilisateur de l'infrastructure ferroviaire, par l'accomplissement ou le non accomplissement d'un acte, de faire naître une situation qui par nature peut provoquer un accident grave.

§ 2. Sans préjudice de l'article 214, § 2, alinéa 4:

1° les infractions visées au paragraphe 1<sup>er</sup>, 1 à 10°, sont punies d'une amende administrative de 2 000 à 4 000 euros;

2° les infractions visées au paragraphe 1<sup>er</sup>, 11° à 16°, sont punies d'une amende administrative de 4 000 à 8 000 euros.”.

## Art. 72

Dans la même section 2, il est inséré un article 216/4 rédigé comme suit:

“Art. 216/4. Le Roi peut, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, définir les infractions aux arrêtés pris en exécution du présent Code qui peuvent être sanctionnées d'une amende administrative et en déterminer le montant selon le degré de gravité.”.

## Art. 73

Artikel 217 van dezelfde Codex wordt aangevuld met een paragraaf 7, luidende:

“§ 7. De in paragraaf 1 bedoelde personeelsleden vertonen bij de uitoefening van hun opdrachten hun legitimatiekaart waarvan de Koning het model bepaalt.”.

## Art. 74

Artikel 220 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt:

“Art. 220. § 1. Elke opleider of elk opleidingscentrum, erkend door de veiligheidsinstantie voor de taken bedoeld in de artikelen 145, eerste lid, en 146, eerste en tweede lid, laat ten minste elke vijf jaar, en voor de eerste keer uiterlijk op 31 december 2018, een onafhankelijke evaluatie uitvoeren van de procedures voor de verwerving en beoordeling van vakkennis en vakbekwaamheden.

Elke spoorwegonderneming en elke infrastructuurbeheerder laten ten minste elke vijf jaar, en voor de eerste keer uiterlijk op 31 december 2018, een onafhankelijke evaluatie uitvoeren van het systeem voor afgifte van bevoegdheidsbewijzen zoals bedoeld in artikel 134.

De veiligheidsinstantie laat ten minste elke vijf jaar en voor de eerste keer uiterlijk op 31 december 2018 een onafhankelijke evaluatie uitvoeren van het systeem van afgifte van vergunningen van treinbestuurders.

De evaluatie wordt uitgevoerd door gekwalificeerde personen die niet zelf bij de activiteiten in kwestie betrokken zijn.

Het eerste en tweede lid zijn niet van toepassing op activiteiten die reeds gedekt zijn door de veiligheidsbeheerssystemen die de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder instellen in overeenstemming met titel 4, hoofdstuk 3.

§ 2. Elke opleider of elk opleidingscentrum, elke spoorwegonderneming of elke infrastructuurbeheerder die een onafhankelijke evaluatie heeft laten uitvoeren, brengt de veiligheidsinstantie op de hoogte van de resultaten binnen twee weken na ontvangst ervan.

De veiligheidsinstantie brengt de minister op de hoogte van de resultaten van de verschillende evaluaties.

## Art. 73

L'article 217 du même Code, est complété par un paragraphe 7, rédigé comme suit:

“§ 7. Les membres du personnel visés au paragraphe 1<sup>er</sup> présentent lors de la réalisation de leurs tâches leur carte de légitimation dont le Roi fixe le modèle.”.

## Art. 74

L'article 220 du même Code est remplacé par ce qui suit:

“Art. 220. § 1<sup>er</sup>. Tout formateur ou centre de formation reconnu par l'autorité de sécurité aux fins des tâches visées aux articles 145, alinéa 1<sup>er</sup>, et 146, alinéas 1<sup>er</sup> et 2, fait réaliser au minimum tous les cinq ans et la première fois au plus tard le 31 décembre 2018, une évaluation indépendante des procédures d'acquisition et d'évaluation des connaissances et des compétences professionnelles.

Toute entreprise ferroviaire et tout gestionnaire de l'infrastructure font réaliser au minimum tous les cinq ans et la première fois au plus tard le 31 décembre 2018 une évaluation indépendante du système de délivrance d'attestations complémentaires visées à l'article 134.

L'autorité de sécurité fait réaliser au minimum tous les cinq ans et la première fois au plus tard le 31 décembre 2018 une évaluation indépendante du système de délivrance des licences de conducteurs de train.

L'évaluation est réalisée par des personnes qualifiées qui ne sont pas elles-mêmes associées aux activités concernées.

Les alinéas 1<sup>er</sup> et 2 ne s'appliquent pas aux activités qui sont déjà couvertes par les systèmes de gestion de la sécurité que les entreprises ferroviaires et le gestionnaire d'infrastructure mettent en place conformément au titre 4, chapitre 3.

§ 2. Tout formateur ou centre de formation, toute entreprise ferroviaire ou tout gestionnaire de l'infrastructure qui a fait réaliser une évaluation indépendante en communique les résultats à l'autorité de sécurité dans les deux semaines après la réception de ceux-ci.

L'autorité de sécurité communique les résultats des différentes évaluations au ministre .

§ 3. Indien nodig neemt de minister gepaste maatregelen om eventuele tekortkomingen die bij de onafhankelijke evaluatie aan het licht zijn gekomen recht te zetten.”.

#### Art. 75

In artikel 221/4, vijfde lid, van dezelfde Codex, ingevoegd bij de wet van 30 augustus 2013, worden de woorden “van de inleiding van de zaak” vervangen door de woorden “bij het neerleggen van zijn eerste conclusies”.

#### Art. 76

Artikel 225/1 van dezelfde Codex, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 20 oktober 2015, wordt gewijzigd als volgt:

“Art. 225/1. Treinbestuurders die vóór 1 januari 2016 hun vergunning hebben behaald overeenkomstig deze Codex worden geacht aan de eisen van de bijlagen 8, punt 1.2, 10 en 12, punt 8 te voldoen, zoals deze van kracht waren na de inwerkingtreding van het koninklijk besluit van 20 oktober 2015 tot wijziging van de Spoorcodex.

Treinbestuurders die na 1 januari 2016 en vóór de inwerkingtreding van de wet van (...) tot wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex hun vergunning hebben behaald overeenkomstig deze Codex, worden geacht aan de eisen van de bijlage 12, punt 8 te voldoen, zoals deze van kracht is sinds de inwerkingtreding van de wet van (...) tot wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex.”.

#### Art. 77

In bijlage 1 van dezelfde Codex, in de bepaling onder 4 e) worden in de Nederlandse tekst de woorden “voor groot onderhoud die worden verleend in onderhoudsvoorzieningen welke zijn bestemd voor hogesnelheidstreinen of andere typen rollend materieel waarvoor specifieke voorzieningen nodig zijn” vervangen door “diensten voor groot onderhoud die worden verleend in onderhoudsvoorzieningen welke zijn bestemd voor hogesnelheidstreinen of andere typen rollend materieel waarvoor specifieke voorzieningen nodig zijn”.

#### Art. 78

In bijlage 2 van dezelfde Codex, vervangen bij de wet van 15 juni 2015, in de bepalingen onder 3.a),

§ 3. Si nécessaire, le ministre prend les mesures appropriées en vue de remédier à toute carence mise à jour par l'évaluation indépendante.”.

#### Art. 75

Dans l'article 221/4, alinéa 5, du même Code, inséré par la loi du 30 août 2013, les mots “de l'introduction de la cause” sont remplacés par les mots “du dépôt de ses premières conclusions”.

#### Art. 76

L'article 225/1 du même Code, inséré par l'arrêté royal du 20 octobre 2015, est remplacé par ce qui suit:

“Art. 225/1. Les conducteurs de train qui ont obtenu leur licence conformément au présent Code avant le 1<sup>er</sup> janvier 2016 sont considérés comme respectant les exigences contenues aux annexes 8, point 1.2, 10 et 12, point 8, telles qu'elles étaient en vigueur après l'entrée en vigueur de l'arrêté royal du 20 octobre 2015 modifiant le Code ferroviaire.

Les conducteurs de train qui, ont obtenu leur licence conformément au présent Code après le 1<sup>er</sup> janvier 2016 et avant l'entrée en vigueur de la loi du... modifiant la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire, sont considérés comme satisfaisant aux exigences de l'annexe 12, point 8, tel qu'elle est en vigueur depuis l'entrée en vigueur de la loi du... modifiant la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire.”.

#### Art. 77

Dans l'annexe 1<sup>re</sup> du même Code, dans le 4, e), dans le texte néerlandais, les mots “voor groot onderhoud die worden verleend in onderhoudsvoorzieningen welke zijn bestemd voor hogesnelheidstreinen of andere typen rollend materieel waarvoor specifieke voorzieningen nodig zijn” sont remplacés par les mots “diensten voor groot onderhoud die worden verleend in onderhoudsvoorzieningen welke zijn bestemd voor hogesnelheidstreinen of andere typen rollend materieel waarvoor specifieke voorzieningen nodig zijn”.

#### Art. 78

Dans l'annexe 2 du même Code, remplacée par la loi du 15 juin 2015, dans les 3 a), 3 b) et 7, dans le texte

3.b) en 7, worden in de Nederlandse tekst de woorden “aanvragers” en “aanvrager” telkens vervangen door respectievelijk de woorden “kandidaten” en “kandidaat”.

#### Art. 79

In bijlage 4 van dezelfde Codex, vervangen bij het koninklijk besluit van 20 oktober 2015, wordt in de Franse tekst van de bepaling onder 4.5 van het aanhangsel, het woord “accouplée” ingevoegd tussen de woorden “sans unité de traction” en de woorden “ou un train sans conducteur”.

#### Art. 80

In dezelfde Codex, wordt een bijlage 7/1 ingevoegd die als bijlage 1 is gevoegd bij deze wet.

#### Art. 81

In bijlage 9 van dezelfde Codex worden in de Nederlandse tekst de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in het eerste lid worden de woorden “afgesloten baanvakken” vervangen door de woorden “afgesloten sporen”;

2° in het vierde lid worden de woorden “op het baanvak” vervangen door de woorden “op het betrokken traject”.

#### Art. 82

In bijlage 11 van dezelfde Codex worden in het eerste streepje van de bepaling onder “3.° Remproef”, in de Nederlandse tekst, de woorden “de remkracht” en “het baanvak” vervangen door respectievelijk de woorden “het remvermogen” en “de lijn”.

#### Art. 83

In bijlage 12 van dezelfde Codex, gewijzigd bij de wet van 15 juni 2015 en het koninklijk besluit van 20 oktober 2015, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in de Nederlandse tekst wordt de bepaling onder 1. vervangen als volgt:

“1. Remproeven

néerlandais, les mots “aanvragers” et “aanvrager” sont chaque fois remplacés respectivement par les mots “kandidaten” et “kandidaat”.

#### Art. 79

Dans l’annexe 4 du même Code, remplacée par l’arrêté royal du 20 octobre 2015, dans le texte français du point 4.5 de l’appendice, le mot “accouplée” est inséré entre les mots “sans unité de traction” et les mots “ou un train sans conducteur”.

#### Art. 80

Dans le même Code, il est inséré une annexe 7/1 qui est jointe en annexe 1 à la présente loi.

#### Art. 81

Dans l’annexe 9 du même Code, dans le texte néerlandais, les modifications suivantes sont apportées:

1° à l’alinéa 1<sup>er</sup>, les mots “afgesloten baanvakken” sont remplacés par les mots “afgesloten sporen”;

2° à l’alinéa 4, les mots “op het baanvak” sont remplacés par les mots “op het betrokken traject”.

#### Art. 82

Dans l’annexe 11 du même Code, au premier tiret du “3.° Essais de frein”, dans le texte néerlandais, les mots “de remkracht” et “het baanvak” sont respectivement remplacés par les mots “het remvermogen” et “de lijn”.

#### Art. 83

Dans l’annexe 12 du même Code, modifiée par la loi du 15 juin 2015 et l’arrêté royal du 20 octobre 2015, les modifications suivantes sont apportées:

1° dans le texte néerlandais, le 1. est remplacé par ce qui suit:

“1. Remproeven



Een treinbestuurder dient in staat te zijn om voor vertrek te verifiëren en te berekenen of het remvermogen van de trein overeenkomt met het voor de lijn voorgeschreven remvermogen, zoals vermeld op de boorddocumenten.”;

2° in de bepaling onder 3., eerste lid, wordt in de Nederlandse tekst het woord “lijn” vervangen door het woord “lijnen”;

3° in de bepaling onder 3., tweede lid, derde streepje, wordt in de Nederlandse tekst het woord “baanvakken” vervangen door het woord “sporen”;

4° in de bepaling onder 3., tweede lid, achtste streepje wordt in de Nederlandse tekst het woord “electrische” vervangen door het woord “elektrische”;

5° in de bepaling onder 5., eerste streepje, wordt in de Nederlandse tekst het woord “spoorlijn” vervangen door het woord “lijn”;

6° in de bepaling onder 5., derde streepje, worden in de Nederlandse tekst de woorden “het baanvak” vervangen door de woorden “de lijn”;

7° de bepaling onder 8. wordt vervangen als volgt:

“8. Taalexamen

1. Treinbestuurders die contact met de infrastructuurbeheerder moeten onderhouden over kritieke veiligheidskwesties dienen te beschikken over taalkennis in ten minste een van de talen die door de betrokken infrastructuurbeheerder worden voorgeschreven. Deze taalkennis moet hen in staat stellen actief en doeltreffend te communiceren onder normale omstandigheden, in moeilijke situaties en in noodsituaties. Zij dienen in staat te zijn de in de TSI “Exploitatie en verkeersleiding” opgenomen berichten en communicatiemethodiek toe te passen.

2. Om te voldoen aan de eisen van het eerste lid dient een bestuurder in staat te zijn om te begrijpen (luisteren en lezen) en te communiceren (spreken en schrijven) op niveau B1 van het gemeenschappelijk Europees referentiekader voor talen (CEFR) van de Raad van Europa.

3. Op voor grensoverschrijdende operaties aangewezen tracés tussen de grenzen en de dicht bij de grenzen gelegen stations kunnen bestuurders van treinen die worden geëxploiteerd door een spoorwegonderneming, door de infrastructuurbeheerder worden vrijgesteld

Een treinbestuurder dient in staat te zijn om voor vertrek te verifiëren en te berekenen of het remvermogen van de trein overeenkomt met het voor de lijn voorgeschreven remvermogen, zoals vermeld op de boorddocumenten.”;

2° dans le 3., alinéa 1<sup>er</sup>, dans le texte néerlandais, le mot “lijn” est remplacé par le mot “lijnen”;

3° dans le 3., alinéa 2, troisième tiret, dans le texte néerlandais, le mot “baanvakken” est remplacé par le mot “sporen”;

4° dans le 3., alinéa 2, huitième tiret, dans le texte néerlandais, le mot “electrische” est remplacé par le mot “elektrische”;

5° dans le 5., premier tiret, dans le texte néerlandais, le mot “spoorlijn” est remplacé par le mot “lijn”;

6° dans le 5., troisième tiret, dans le texte néerlandais, les mots “het baanvak” sont remplacés par les mots “de lijn”;

7° le 8. est remplacé par ce qui suit:

“8. Tests linguistiques

1. Le conducteur de train qui doit communiquer avec le gestionnaire de l’infrastructure sur des questions déterminantes pour la sécurité doit avoir des connaissances linguistiques dans au moins une des langues indiquées par le gestionnaire de l’infrastructure concerné. Ces connaissances doivent lui permettre de communiquer activement et efficacement dans des situations de routine, dans des situations dégradées et dans des situations d’urgence. Le conducteur doit être capable d’utiliser les messages et la méthode de communication spécifiés dans les STI “Exploitation et gestion du trafic”.

2. Afin de satisfaire aux exigences prévues à l’alinéa 1<sup>er</sup>, le conducteur doit pouvoir comprendre (à la fois à l’audition et à la lecture) et communiquer (oralement et par écrit), conformément au niveau B1 du cadre européen commun de référence (CECR) pour les langues établi par le Conseil de l’Europe.

3. Dans le cas des tronçons entre les frontières et les gares situées à proximité des frontières et désignées pour servir à des opérations transfrontalières, les conducteurs d’un train exploité par une entreprise ferroviaire peuvent se voir accorder, par le gestionnaire



van de eisen van het tweede lid op voorwaarde dat de volgende procedure wordt toegepast:

a) de spoorwegonderneming vraagt bij de infrastructuurbeheerder een afwijking aan voor de betrokken bestuurders. Met het oog op een eerlijke en gelijke behandeling van de aanvragers past de infrastructuurbeheerder op elk ingediend verzoek om een afwijking dezelfde beoordelingsprocedure toe, die deel uitmaakt van de netverklaring;

b) de infrastructuurbeheerder staat een afwijking toe als de spoorwegonderneming kan aantonen dat zij voldoende regelingen heeft getroffen om de communicatie tussen de betrokken bestuurders en het personeel van de infrastructuurbeheerder te verzekeren onder normale omstandigheden, in moeilijke situaties en in noodsituaties, zoals bepaald in het eerste lid;

c) spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders zorgen ervoor dat het betrokken personeel op de hoogte is van die regels en regelingen en een passende opleiding krijgt via hun veiligheidsbeheersystemen.”

#### Art. 84

In bijlage 14, 1.1. en 2.1., van dezelfde Codex worden de woorden “Beschikking nr. 1692/96/EG” vervangen door de woorden “Verordening (EU) nr. 1315/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2013 betreffende richtsnoeren van de Unie voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk en tot intrekking van Besluit nr. 661/2010/EU”.

#### Art. 85

In bijlage 14, de bepaling onder 1.2., van dezelfde Codex, wordt de zin “Uitrusting voor de bouw en het onderhoud van mobiele spoorweginfrastructuur kan hieronder vallen” vervangen door de zin “Mobiele uitrusting voor de bouw en het onderhoud van spoorweginfrastructuur kan hieronder vallen.”.

#### Art. 86

In bijlage 23 van dezelfde Codex, ingevoegd bij de wet van 15 juni 2015, worden in de Nederlandse tekst de woorden “gelijkvloerse kruisingen” vervangen door de woorden “overwegen”.

de l'infrastructure, une dérogation aux exigences prévues au paragraphe 2, à condition que la procédure suivante soit appliquée:

a) l'entreprise ferroviaire introduit une demande de dérogation auprès du gestionnaire de l'infrastructure pour les conducteurs concernés. Afin de garantir un traitement équitable et non discriminatoire à tous les demandeurs, le gestionnaire de l'infrastructure applique la même procédure d'évaluation à chaque demande de dérogation introduite, procédure qui est décrite dans le document de référence du réseau;

b) le gestionnaire de l'infrastructure n'accorde une dérogation que si l'entreprise ferroviaire peut prouver qu'elle a pris des dispositions adéquates pour assurer la communication entre les conducteurs concernés et le personnel du gestionnaire de l'infrastructure dans des situations de routine, dans des situations dégradées et dans des situations d'urgence, comme le prévoit le paragraphe 1;

c) les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure veillent à ce que le personnel concerné ait pris connaissance de ces règles et dispositions et reçoive une formation appropriée par l'intermédiaire de leurs systèmes de gestion de la sécurité.”

#### Art. 84

Dans l'annexe 14, 1.1. et 2.1., du même Code, les mots “la Décision n° 1692/96/CE” sont remplacés par les mots “le Règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport et abrogeant la décision n° 661/2010/UE”.

#### Art. 85

Dans l'annexe 14, point 1.2., du même Code, la phrase “Le matériel de construction et d'entretien des infrastructures ferroviaires mobiles peut être inclus.” est remplacée par la phrase “Le matériel mobile de construction et d'entretien des infrastructures ferroviaires peut être inclus.”.

#### Art. 86

Dans l'annexe 23 du même Code, insérée par la loi du 15 juin 2015, dans le texte néerlandais, les mots “gelijkvloerse kruisingen” sont remplacés par les mots “overwegen”.

## Art. 87

In bijlage 26 van dezelfde Codex, ingevoegd bij de wet van 15 juni 2015, worden in de Nederlandse tekst de woorden “Toezichthoudende instantie” vervangen door de woorden “toezichthoudende orgaan”.

## Art. 88

In dezelfde Codex, wordt een bijlage 27 ingevoegd die als bijlage 2 is gevoegd bij deze wet.

## HOOFDSTUK 3

**Wijziging van het Gerechtelijk Wetboek**

## Art. 89

In artikel 578 van het Gerechtelijk Wetboek, laatstelijk gewijzigd bij de wet van 8 mei 2014, wordt een bepaling 25° ingevoegd luidende als volgt:

“25° beroepen overeenkomstig artikel 136, tweede lid, van de Spoorcodex.”.

Brussel, 19 oktober 2017

*De voorzitter van de Kamer  
van volksvertegenwoordigers,*

*De griffier van de Kamer  
van volksvertegenwoordigers,*

Siegfried BRACKE

Marc VAN der HULST

## Art. 87

Dans l'annexe 26 du même Code, insérée par la loi du 15 juin 2015, dans le texte néerlandais, les mots “Toezichthoudende instantie” sont remplacés par les mots “toezichthoudende orgaan”.

## Art. 88

Dans le même Code, il est inséré une annexe 27 qui est jointe en annexe 2 à la présente loi.

## CHAPITRE 3

**Modification du Code judiciaire**

## Art. 89

Dans l'article 578 du Code judiciaire, modifié en dernier lieu par la loi du 8 mai 2014, est inséré le 25° rédigé comme suit:

“25° des recours visés à l'article 136, alinéa 2, du Code ferroviaire.”.

Bruxelles, le 19 octobre 2017

*Le président de la Chambre  
des représentants,*

*Le greffier de la Chambre  
des représentants,*