DOC 53 **2855/001**
DOC 53 **2856/001**

DOC 53 **2855/001**
DOC 53 **2856/001**

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS DE BELGIQUE

4 juin 2013

PROJET DE LOI

portant le Code ferroviaire

PROJET DE LOI

insérant un titre 7/1 dans la loi du … portant le Code ferroviaire, en ce qui concerne les matières visées à l'article 77 de la Constitution

Page

SOMMAIRE

1. Résumé 3
2. Exposé des motifs 5
3. Avant-projet 44
4. Avis du Conseil d'État 155
5. Projet de loi (I) 163
6. Projet de loi (II) 294
7. Annexe 298

BELGISCHE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

4 juni 2013

WETSONTWERP

houdende de Spoorcodex

WETSONTWERP

houdende invoeging van een titel 7/1 in de wet van … houdende de Spoorcodex, voor wat betreft de aangelegenheden bedoeld in artikel 77 van de Grondwet

Blz.

INHOUD

1. Samenvatting 3
2. Memorie van toelichting 5
3. Voorontwerp 44
4. Advies van de Raad van State 155
5. Wetsontwerp (I) 163
6. Wetsontwerp (II) 294
7. Bijlage 298

Le gouvernement a déposé ce projet de loi le 4 juin 2013.

Le "bon à tirer" a été reçu à la Chambre le 24 juin 2013.

De regering heeft dit wetsontwerp op 4 juni 2013 ingediend.

De "goedkeuring tot drukken" werd op 24 juni 2013 door de Kamer ontvangen.

N-VA	:	*Nieuw-Vlaamse Alliantie*
PS	:	*Parti Socialiste*
MR	:	*Mouvement Réformateur*
CD&V	:	*Christen-Democratisch en Vlaams*
sp.a	:	*socialistische partij anders*
Ecolo-Groen	:	*Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen*
Open Vld	:	*Open Vlaamse liberalen en democraten*
VB	:	*Vlaams Belang*
cdH	:	*centre démocrate Humaniste*
FDF	:	*Fédéralistes Démocrates Francophones*
LDD	:	*Lijst Dedecker*
MLD	:	*Mouvement pour la Liberté et la Démocratie*
INDEP-ONAFH	:	*Indépendant-Onafhankelijk*

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 53 0000/000:	*Document parlementaire de la 53e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif*
QRVA:	*Questions et Réponses écrites*
CRIV:	*Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)*
CRABV:	*Compte Rendu Analytique (couverture bleue)*
CRIV:	*Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes) (PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)*
PLEN:	*Séance plénière*
COM:	*Réunion de commission*
MOT:	*Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)*

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

DOC 53 0000/000:	*Parlementair document van de 53e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer*
QRVA:	*Schriftelijke Vragen en Antwoorden*
CRIV:	*Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)*
CRABV:	*Beknopt Verslag (blauwe kaft)*
CRIV:	*Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)*
PLEN:	*Plenum*
COM:	*Commissievergadering*
MOT:	*Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)*

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

Commandes:
Place de la Nation 2
1008 Bruxelles
Tél. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.lachambre.be
courriel : publications@lachambre.be

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

Bestellingen:
Natieplein 2
1008 Brussel
Tel. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.dekamer.be
e-mail : publicaties@dekamer.be

RÉSUMÉ

Depuis l'entrée en vigueur de la directive 91/440/CEE du 29 juillet 1991 relative au développement de chemins de fer communautaires, l'État belge a été amené à transposer une série de directives européennes regroupées en paquets ferroviaires successifs, ceux-ci s'inscrivant dans le cadre de la création d'un espace ferroviaire unique européen. Aux fins de cette transposition, la Belgique a adopté diverses législations et réglementations.

Compte tenu de la multiplication des dispositions législatives et réglementaires et de la nécessité d'assurer leur lisibilité, il est indispensable de procéder à la révision desdites dispositions à intervalle de temps régulier.

Le présent projet vise dès lors à codifier les lois suivantes:

— la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire;

— la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire;

— la loi du 26 janvier 2010 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté européenne.

L'objectif général du présent projet consiste à créer un ensemble législatif cohérent caractérisé par une lisibilité accrue. En effet, les trois lois concernées contiennent notamment bon nombre de références croisées qui peuvent rendre fastidieuse la compréhension de la législation ferroviaire.

Par ailleurs, étant donné que les dispositions législatives en question s'intègrent dans un cadre commun d'ouverture à la concurrence du secteur ferroviaire, il convient d'assurer l'harmonisation de la terminologie usitée et des champs d'application.

Certaines dispositions doivent également faire l'objet de clarification, voire être corrigées vu la présence d'erreurs de pure forme.

SAMENVATTING

Sinds de inwerkingtreding van richtlijn 91/440/EEG van 29 juli 1991 betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap, werd de Belgische overheid ertoe aangezet een reeks Europese richtlijnen om te zetten, die werden gegroepeerd in opeenvolgende spoorwegpakketten, die kaderen in de creatie van één Europese spoorwegruimte. Met het oog op deze omzetting, heeft België verschillende wetgevingen en reglementeringen aangenomen.

Rekening houdend met de vermenigvuldiging van wetgevende en reglementaire bepalingen en gelet op de noodzaak om de leesbaarheid ervan te verzekeren, is het onontbeerlijk om deze bepalingen op regelmatige tijdstippen te herzien.

Dit ontwerp beoogt dan ook de codificatie van de volgende wetten:

— de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur;

— de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen;

— de wet van 26 januari 2010 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Gemeenschap.

De algemene doelstelling van dit ontwerp bestaat erin een samenhangende wettelijke tekst op te maken, gekenmerkt door een betere leesbaarheid. Inderdaad, de drie betrokken wetten bevatten veel kruisverwijzingen die kunnen leiden tot een moeilijk begrip van de spoorwegreglementering.

Daarnaast, gelet op het feit dat de wettelijke bepalingen in kwestie zich integreren in een algemeen kader van openstelling aan de concurrentie in de spoorwegsector, komt het erop aan te waken over de harmonisatie van de gebruikte terminologie en van de toepassingsgebieden.

Sommige artikelen moeten eveneens verduidelijkt of verbeterd worden omdat zij zuiver vormelijke fouten bevatten.

En outre, certaines modifications substantielles doivent être mises en place au sein de ces législations ferroviaires suite notamment à des questions et remarques soulevées par la Commission européenne. Il est en effet nécessaire de veiller à ce que l'État belge soit parfaitement en conformité avec ses obligations européennes. Certaines modifications de fond ont également été rendues indispensables suite à l'apparition de problèmes concrets rencontrés dans le cadre de l'application des principes législatifs en matière ferroviaire. Il était dès lors opportun d'y remédier compte tenu de l'expérience acquise depuis l'adoption des lois visées par le présent projet.

Bovendien, moeten sommige substantiële wijzigingen rechtgezet worden in het kader van deze spoorwegwetten, als gevolg van de vragen en opmerkingen van de Europese Commissie. Het is immers noodzakelijk erover te waken dat de Belgische staat volledig in overeenstemming is met zijn Europese verplichtingen. Sommige inhoudelijke wijzigingen zijn ook onontbeerlijk gebleken als gevolg van concrete problemen die opgedoken zijn bij de toepassing van wetgevende principes in de spoorwegmaterie. Het was dan ook opportuun om daaraan te verhelpen rekening houdend met de verworven ervaring sinds de aanneming van de wetten die door dit ontwerp geviseerd worden.

EXPOSÉ DES MOTIFS

EXPOSÉ GÉNÉRAL

MESDAMES, MESSIEURS,

Depuis l'entrée en vigueur de la directive 91/440/CEE du 29 juillet 1991 relative au développement de chemins de fer communautaires, l'État belge a été amené à transposer une série de directives européennes regroupées en paquets ferroviaires successifs, ceux-ci s'inscrivant dans le cadre de la création d'un espace ferroviaire unique européen. Aux fins de cette transposition, la Belgique a adopté diverses législations et réglementations.

Compte tenu de la multiplication des dispositions législatives et réglementaires et de la nécessité d'assurer leur lisibilité, il est indispensable de procéder à la révision desdites dispositions à intervalle de temps régulier.

Le présent projet vise dès lors à codifier les lois suivantes:

— la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire;

— la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire;

— la loi du 26 janvier 2010 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté européenne.

L'objectif général du présent projet consiste à créer un ensemble législatif cohérent caractérisé par une lisibilité accrue. En effet, les trois lois concernées contiennent notamment bon nombre de références croisées qui peuvent rendre fastidieuse la compréhension de la législation ferroviaire.

Par ailleurs, étant donné que les dispositions législatives en question s'intègrent dans un cadre commun d'ouverture à la concurrence du secteur ferroviaire, il convient de veiller à l'harmonisation de la terminologie usitée et des champs d'application.

Certaines dispositions doivent également faire l'objet de clarification, voire être corrigées vu la présence d'erreurs de pure forme.

En outre, certaines modifications substantielles doivent être mises en place au sein de ces législations ferroviaires suite notamment à des questions et

MEMORIE VAN TOELICHTING

ALGEMENE TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Sinds de inwerkingtreding van de richtlijn 91/440/EEG van 29 juli 1991 betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap, werd de Belgische Staat ertoe gebracht een reeks Europese richtlijnen om te zetten, die gegroepeerd waren in opeenvolgende spoorwegpakketten die kaderen in de instelling van één Europese spoorwegruimte. Met het oog op deze omzetting, heeft België verschillende wetgevingen en reglementeringen aangenomen.

Rekening houdend met de vermenigvuldiging van wetgevende en reglementaire bepalingen en gelet op de noodzaak om de leesbaarheid ervan te verzekeren, is het onontbeerlijk om deze bepalingen op regelmatige tijdstippen te herzien.

Dit ontwerp beoogt dan ook de codificatie van de volgende wetten:

— de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur;

— de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen;

— de wet van 26 januari 2010 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Gemeenschap.

De algemene doelstelling van dit ontwerp bestaat erin een samenhangende wettelijke tekst op te maken, gekenmerkt door een betere leesbaarheid. Inderdaad, de drie betrokken wetten bevatten veel kruisverwijzingen die kunnen leiden tot een moeilijk begrip van de spoorwegwetgeving.

Daarnaast, gelet op het feit dat de wettelijke bepalingen in kwestie passen in een algemeen kader van openstelling van de spoorwegsector aan de concurrentie, komt het erop aan te waken over de harmonisatie van de gebruikte terminologie en van de toepassingsgebieden.

Sommige bepalingen moeten eveneens verduidelijkt of verbeterd worden omdat zij zuiver vormelijke fouten bevatten.

Bovendien moeten sommige substantiële wijzigingen doorgevoerd worden in deze spoorwegwetten, namelijk als gevolg van de vragen en opmerkingen van de

remarques soulevées par la Commission européenne. Il est en effet nécessaire de veiller à ce que l'État belge soit parfaitement en conformité avec ses obligations européennes. Certaines modifications de fond ont également été rendues indispensables suite à l'apparition de problèmes concrets rencontrés dans le cadre de l'application des principes législatifs en matière ferroviaire. Il était dès lors opportun d'y remédier compte tenu de l'expérience acquise depuis l'adoption des lois visées par le présent projet.

Concernant la méthodologie suivie quant à l'adoption du présent Code ferroviaire, celui-ci sera composé de deux avant-projets de lois qui seront abordés tous deux dans le cadre du présent exposé des motifs. En effet, certains articles codifiés relèvent de l'article 77 de la Constitution alors que d'autres se fondent sur l'article 78.

En vertu de l'objectif général d'amélioration formelle des législations concernées, certains articles ne font l'objet d'aucune adaptation substantielle. Ceux-ci ne seront donc pas commentés dans la section suivante du présent exposé des motifs.

Enfin, compte tenu des circonstances suivantes, des tableaux de transposition faisant le lien entre le Code ferroviaire et les directives transposées dans le domaine ferroviaire n'ont pas été réalisés:

— un tableau, joint au présent projet de loi, permet de faire le lien entre les dispositions du Code ferroviaire et les lois codifiées par celui-ci, lesquelles sont accompagnées de tableaux de transposition des directives pertinentes. Ainsi, le lien entre le Code ferroviaire et les directives peut être obtenu en combinant ces deux types de tableau;

— la transposition de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen qui vise à refondre les directives du premier paquet ferroviaire impliquera de réaliser un nouveau tableau de transposition qui rendra obsolète une partie considérable d'un éventuel nouveau tableau de transposition entre le Code ferroviaire et les directives européennes pertinentes;

— le présent exposé des motifs explique la raison d'être des modifications de fond en ce compris si celle-ci repose sur la volonté de compléter la transposition de certaines directives européennes. Dans ce cas, les dispositions pertinentes des directives y sont expressément mentionnées.

Europese Commissie. Het is immers noodzakelijk erover te waken dat de Belgische Staat volledig in overeenstemming is met zijn Europese verplichtingen. Sommige inhoudelijke wijzigingen zijn ook onontbeerlijk gebleken als gevolg van concrete problemen die zich voordeden bij de toepassing van de wetgevende principes inzake het spoor. Het was dan ook opportuun om daaraan te verhelpen rekening houdend met de verworven ervaring sinds de aanneming van de wetten beoogd door dit ontwerp.

De gevolgde methodologie voor het aannemen van deze Spoorcodex zal er in bestaan twee voorontwerpen van wet op te maken die beide zullen toegelicht worden in deze memorie van toelichting. Inderdaad, sommige gecodificeerde artikelen hangen af van artikel 77 van de grondwet, terwijl anderen zich baseren op artikel 78.

In het licht van de algemene doelstelling van vormelijke verbetering van de betrokken wetgevingen, zijn er artikelen die geen voorwerp uitmaken van enige substantiële wijziging. Deze zullen dan ook niet toegelicht worden in de volgende afdeling van deze memorie van toelichting.

Tenslotte, er werden geen omzettingstabellen die het verband leggen tussen de Spoorcodex en de omgezette richtlijnen inzake het spoor, opgemaakt omwille van de volgende omstandigheden:

— een tabel, gevoegd aan dit ontwerp van wet, laat toe het verband te leggen tussen de bepalingen van de Spoorcodex en de door hem gecodificeerde wetten. Deze wetten zijn vergezeld van omzettingstabellen van de relevante richtlijnen. Zo kan, door een combinatie van deze twee types van tabellen, het verband gelegd worden tussen de Spoorcodex en de richtlijnen;

— de omzetting van de richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte die beoogt de richtlijnen van het eerste spoorwegpakket te herzien, brengt mee dat een nieuwe omzettingstabel moet opgemaakt worden, wat meebrengt dat een aanzienlijk deel van de eventuele nieuwe omzettingstabel, die het verband legt tussen de Spoorcodex en de relevante Europese richtlijnen, achterhaald zal zijn;

— deze memorie van toelichting legt de bestaansreden uit van inhoudelijke wijzigingen, met inbegrip van deze die voortkomen uit de wil om de omzetting van bepaalde Europese richtlijnen aan te vullen. In dat geval zijn de relevante bepalingen van de richtlijnen uitdrukkelijk vermeld.

COMMENTAIRES DES ARTICLES

I. — PROJET DE LOI PORTANT LE CODE FERROVIAIRE

TITRE 1ER

Dispositions générales

CHAPITRE 1ER

Généralités

Article 1er

Cet article est modifié afin d'indiquer que le présent Code ferroviaire transpose partiellement les dispositions de fond nouvelles issues de la directive 2012/34/UE du Parlement Européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen, à savoir l'article 3, 19° (transposé par l'article 3, 11° du présent Code ferroviaire) et l'annexe 2 (transposée par l'annexe 1ère du présent Code ferroviaire) de cette directive.

CHAPITRE 2

Champ d'application

Art. 2

Cet article concerne le champ d'application du Code ferroviaire. Le § 1er, 3°, vise les chemins de fer à caractère patrimonial, muséologique et touristique qui disposent de leurs propres réseaux ferroviaires. Les termes "réseaux propres" doivent être entendus comme englobant notamment "les lignes désaffectées, non démantelées qui font partie de l'infrastructure ferroviaire", termes apparaissant dans les lois ferroviaires faisant l'objet de la présente codification.

Au § 1er, 4°, première phrase, par rapport aux lois en leur état actuel, les termes "réseau ferroviaire" ont été complétés par le mot "national" afin de viser le réseau qui s'étend sur l'ensemble du territoire national, par opposition au réseau belge, qui doit être entendu comme englobant tout réseau situé sur le territoire belge, quelle que soit son étendue.

Le § 1er, 4°, deuxième phrase, par rapport aux lois en leur état actuel, est complété par une référence aux dispositions concernant:

ARTIKELSGEWIJZE COMMENTAAR

I. — ONTWERP VAN WET HOUDENDE SPOORCODEX

TITEL 1

Algemene bepalingen

HOOFDSTUK 1

Algemeen

Artikel 1

Dit artikel wordt gewijzigd om aan te duiden dat deze Spoorcodex voorziet in de gedeeltelijke omzetting van nieuwe inhoudelijke bepalingen die voortkomen uit de richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte, te weten artikel 3, 19° (omgezet door artikel 3, 11° van deze Spoorcodex) en bijlage 2 (omgezet door bijlage 1 van deze Spoorcodex) van deze richtlijn.

HOOFDSTUK 2

Toepassingsgebied

Art. 2

Dit artikel betreft het toepassingsgebied van de Spoorcodex. Paragraaf 1, 3°, beoogt de spoorwegen met een patrimoniaal, museaal en toeristisch karakter die beschikken over hun eigen spoorwegnetwerken. De woorden "eigen netwerken" moeten begrepen worden als omvattend meer bepaald "de gedesaffecteerde niet ontmantelde lijnen die deel uitmaken van de spoorweginfrastructuur", woorden die terugkomen in de spoorwegwetten die voorwerp uitmaken van deze codificatie.

In paragraaf 1, 4°, eerste zin, wordt in vergelijking met de wetten in hun huidige versie, het woord "spoorwegnetwerk" aangevuld met het woord "nationaal" om het netwerk aan te duiden dat zich uitstrekt over het gehele nationale grondgebied, in tegenstelling tot het Belgische netwerk, dat begrepen moet worden als omvattende elk netwerk, gelegen op Belgisch grondgebied, ongeacht de omvang.

Paragraaf 1, 4°, tweede zin, wordt in vergelijking met de wetten in hun huidige versie, aangevuld met een verwijzing naar bepalingen aangaande:

— les règles relatives au personnel de sécurité, au matériel roulant et à l'infrastructure ferroviaire;

— l'intervention du gestionnaire de l'infrastructure en cas de risque pour la sécurité ferroviaire;

— le contrôle et l'inspection ferroviaire.

CHAPITRE 3

Définitions

Art. 3

Au point 4°, le terme "Administration" est défini de manière abstraite afin d'éviter que le changement de la dénomination d'un service particulier n'aille pas à l'encontre du principe de continuité.

Au point 11°, la notion "candidat" est étendue à d'autres entités que les entreprises ferroviaires conformément à la directive 2012/34/UE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité.

Au point 27°, la définition d'"entreprises ferroviaires" est adaptée afin de se conformer au prescrit actuellement en vigueur des directives européennes.

Au point 45°, la définition d'"organismes désignés" est modifiée afin de rendre les termes employés conformes à la terminologie européenne en matière de règles nationales techniques, de règles de sécurité et de règles nationales de sécurité, lesquelles notions ont des portées différentes. De manière générale, le présent projet vise à remédier aux confusions quant à ces trois notions et à placer la législation belge en conformité avec les directives européennes en la matière.

En effet, la directive 2004/49/CE concernant la sécurité des chemins de fer définit, en son article 8, la notion de "règles de sécurité nationales", tandis que la directive 2008/57/CE relative à l'interopérabilité du système ferroviaire traite quant à elle, en son article 17, § 3, des "règles techniques en usage pour l'application des exigences essentielles" que les États membres adoptent. Les deux directives prévoient des mécanismes obligatoires de notifications desdites normes nationales à la Commission européenne. Dans la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation, la notion de règle de sécurité

— de regels betreffende het veiligheidspersoneel, het rollend materieel en de spoorweginfrastructuur;

— de tussenkomst van de infrastructuurbeheerder in geval van risico voor de spoorwegveiligheid;

— de controle en inspectie van de spoorwegen.

HOOFDSTUK 3

Definities

Art. 3

In punt 4° wordt het woord "Bestuur" abstract gedefinieerd om te vermijden dat de verandering van naam van een bijzondere dienst het principe van continuïteit in de weg zou staan.

In punt 11° wordt het begrip "kandidaat" uitgebreid tot andere entiteiten dan de spoorwegondernemingen in overeenstemming met de richtlijn 2012/34/EU inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheidscertificering.

In punt 27° wordt de definitie van "spoorwegondernemingen" aangepast om zich in overeenstemming te stellen met wat de Europese richtlijnen momenteel voorschrijven.

In punt 45° wordt de definitie van "aangewezen instanties" gewijzigd om de gebruikte termen in overeenstemming te brengen met de Europese terminologie inzake de nationale technische voorschriften, de veiligheidsvoorschriften en de nationale veiligheidsvoorschriften, welke begrippen een verschillende draagwijdte hebben. Dit ontwerp beoogt in het algemeen te verhelpen aan de verwarring tussen deze drie begrippen en beoogt de Belgische wetgeving in overeenstemming te brengen met de desbetreffende Europese richtlijnen.

De richtlijn 2004/49/EG inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen, definieert in haar artikel 8, het begrip "nationale veiligheidsvoorschriften", terwijl de richtlijn 2008/57/EG betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Gemeenschap in haar artikel 17, § 3, spreekt over "technische voorschriften die gebruikt worden voor de uitvoering van de essentiële eisen" die de lidstaten aannemen. Beide richtlijnen voorzien in een verplichte bekendmaking van deze nationale normen aan de Europese Commissie. In de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid,

nationale a été transposée à l'article 5, 13°, qui définit les "règles nationales de sécurité".

Par ailleurs, l'article 6 de ladite loi énumère les "règles de sécurité qui constituent le cadre réglementaire national de sécurité".

Or, dans cette liste figurent à la fois des règles constituant des règles de sécurité nationales au sens de l'article 8 de la directive 2004/49/CE, des règles nationales techniques au sens de l'article 17, § 3, de la directive 2008/57/CE, et des règles qui ne relèvent ni de l'une ni de l'autre catégorie mais qui constituent des règles de sécurité spécifiquement belges.

Afin d'éviter la confusion, il a donc été proposé de distinguer clairement ces trois notions en les définissant aux points 54°, 55° et 56°.

Au point 54°, la notion de "règles nationales techniques" est définie en faisant référence à l'article 171 du présent Code ferroviaire, qui prévoit la procédure d'adoption de ces règles conformément à l'article 17, paragraphe 3 de la directive 2008/57/CE.

Au point 55°, une nouvelle notion de "règle de sécurité" est introduite pour définir toutes les règles qui contiennent des exigences en matière de sécurité ferroviaire en vigueur sur le réseau, quel que soit l'organisme qui les édicte. Ces règles sont énumérées à l'article 68 qui reprend donc à la fois des règles nationales de sécurité, des règles nationales techniques et des règles de sécurité purement belges.

Enfin, au point 56°, la notion de "règle nationale de sécurité" est définie au moyen de la définition tirée de l'article 8 de la directive 2004/49/CE.

TITRE 2

Séparation entre, d'une part, l'activité de transport et la gestion de l'infrastructure ferroviaire et, d'autre part, entre la fourniture de services de transport de voyageurs au titre des missions de service public et les activités relatives à la fourniture d'autres services de transport ou à toute autre activité

Art. 4

Cet article est inséré dans la législation ferroviaire belge afin de se conformer au prescrit de la directive

is het begrip van nationaal veiligheidsvoorschrift omgezet in artikel 5, 13°, dat beschrijft wat verstaan wordt onder "nationale veiligheidsvoorschriften".

Artikel 6 van de bedoelde wet geeft overigens een opsomming van de "nationale veiligheidsvoorschriften die het regelgevende kader vormen".

Welnu, in deze lijst komen zowel voorschriften voor die nationale veiligheidsvoorschriften zijn in de zin van artikel 8 van de richtlijn 2004/49/EG, nationale technische voorschriften in de zin van artikel 17, § 3, van de richtlijn 2008/57/EG, en voorschriften die noch in de ene noch in de andere categorie thuishoren maar die specifieke Belgische veiligheidsvoorschriften zijn.

Om verwarring te vermijden, wordt voorgesteld om duidelijk een onderscheid te maken tussen deze drie begrippen door ze te definiëren in de punten 54°, 55° en 56°.

Onder punt 54° wordt het begrip "nationale technische voorschriften" gedefinieerd door een verwijzing naar artikel 171 van deze Spoorcodex, dat de aannemingsprocedure van deze regels bepaald, overeenkomstig artikel 17, derde lid van de richtlijn 2008/57/EG.

Onder punt 55° wordt een nieuw begrip van "veiligheidsvoorschrift" ingevoerd om alle regels te definiëren die eisen inzake veiligheid op het spoor bevatten die op het netwerk van kracht zijn, ongeacht welke instantie deze regels uitvaardigt. Deze regels worden opgesomd in artikel 68 dat bijgevolg tegelijkertijd nationale veiligheidsvoorschriften, nationale technische voorschriften en zuivere Belgische veiligheidsvoorschriften herneemt.

Tenslotte wordt onder punt 56° het begrip "nationaal veiligheidsvoorschrift" gedefinieerd overeenkomstig de definitie van artikel 8 van de richtlijn 2004/49/EG.

TITEL 2

Scheiding tussen de spoorvervoersactiviteit en het spoorweginfrastructuurbeheer enerzijds en tussen het uitvoeren van reizigersvervoerdiensten in opdracht van openbare dienst en activiteiten met betrekking tot andere vervoerdiensten of andere bedrijfsactiviteiten anderzijds

Art. 4

Dit artikel wordt ingevoegd in de spoorwegreglementering om zich in te overeenstemming te stellen met het

91/440/CEE relative au développement de chemins de fer communautaires.

TITRE 3

Utilisation de l'infrastructure ferroviaire

CHAPITRE 1ER

Accès à l'infrastructure ferroviaire

Art. 5

Un point 4° est ajouté à cette disposition, qui correspond à l'article 6 de la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, afin de consacrer le droit d'accès à l'infrastructure ferroviaire aux associations touristiques effectuant des circulations à des fins touristiques avec du matériel historique et qui sont reconnues à cette fin.

Art. 6, 7, 8, 9 et 10

Ces articles n'appellent pas de commentaire.

CHAPITRE 2

Licence d'entreprise ferroviaire

Art. 11 et 12

Ces articles n'appellent pas de commentaire.

Art. 13

Ajout d'un § 4, en comparaison avec l'article 14 de la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, afin d'y intégrer la compétence du Roi de déterminer les montants minimaux pour la couverture en responsabilité civile.

Art. 14, 15, 16, 17, 18 et 19

Ces articles n'appellent pas de commentaire.

voorschrift van de richtlijn 91/440/EEG betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap.

TITEL 3

Gebruik van de spoorweginfrastructuur

HOOFDSTUK 1

Toegang tot de spoorweginfrastructuur

Art. 5

Een punt 4° wordt toegevoegd aan deze bepaling, dat overeenstemt met artikel 6 van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur, teneinde het recht op toegang tot de spoorweginfrastructuur toe te kennen aan toeristische verenigingen die toeristische ritten met historisch materieel uitvoeren en die daarvoor erkend zijn.

Art. 6, 7, 8, 9 en 10

Deze artikelen behoeven geen commentaar.

HOOFDSTUK 2

Vergunning van spoorwegonderneming

Art. 11 en 12

Deze artikelen behoeven geen commentaar.

Art. 13

Toevoeging van een § 4, in vergelijking met artikel 14 van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur, om er de bevoegdheid van de Koning aan toe te voegen om de minimale bedragen van de dekking van burgerlijke aansprakelijkheid te bepalen.

Art. 14, 15, 16, 17, 18 en 19

Deze artikelen behoeven geen commentaar.

CHAPITRE 3

Relations entre le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et les entreprises ferroviaires

Art. 20, 21, 22, 23, 24 et 25

Ces articles n'appellent pas de commentaire.

Art. 26

Cet article, introduit dans la législation ferroviaire belge, vise à se conformer à la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire qui consacre le principe de confidentialité des informations transmises au gestionnaire de l'infrastructure par les candidats.

CHAPITRE 4

Répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire

Art. 27 et 28

Ces articles n'appellent pas de commentaire.

Art. 29

Un deuxième alinéa est inséré dans cet article en comparaison avec sa version telle qu'elle ressort de l'article 30 de la loi du 4 décembre 2006 suite à l'élargissement de la notion de "candidat", et ce conformément à la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire. Effectivement, lorsqu'un candidat autre qu'une entreprise ferroviaire demande des capacités d'infrastructure, il se peut qu'il doive impérativement faire appel à une entreprise ferroviaire pour utiliser la capacité demandée, ce qui ne doit pas être considéré comme un transfert, lequel est interdit en vertu de l'alinéa 1er de cet article.

Art. 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39 et 40

Ces articles n'appellent pas de commentaire.

HOOFDSTUK 3

De betrekkingen tussen de spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen

Art. 20, 21, 22, 23, 24 en 25

Deze artikelen behoeven geen commentaar.

Art. 26

Dit artikel, ingevoegd in de Belgische spoorwegwetgeving, beoogt zich in overeenstemming te stellen met de richtlijn 2001/14/EG inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur dat het principe poneert van de geheimhouding van gegevens die door kandidaten aan de infrastructuurbeheerder worden overgemaakt.

HOOFDSTUK 4

Toewijzing van de spoorweginfrastructuurcapaciteit

Art. 27 en 28

Deze artikelen behoeven geen commentaar.

Art. 29

In dit artikel wordt, in vergelijking met zijn versie zoals deze blijkt uit artikel 30 van de wet van 4 december 2006 als gevolg van de uitbreiding van het begrip "kandidaat", en dit in overeenstemming met de richtlijn 2001/14/EG inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur. Inderdaad, wanneer een kandidaat die geen spoorwegonderneming is infrastructuurcapaciteit aanvraagt, is het mogelijk dat hij verplicht is beroep te doen op een spoorwegonderneming om de gevraagde capaciteit te gebruiken, wat niet dient beschouwd te worden als een overdracht die verboden is op grond van het eerste lid van dit artikel.

Art. 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39 en 40

Deze artikelen behoeven geen commentaar.

Art. 41

Le § 3, alinéa 2, est modifié, en comparaison avec l'article 41 de la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, afin de prendre en compte la définition abstraite du gestionnaire de l'infrastructure qui ne réfère plus expressément à Infrabel.

Art. 42, 43, 44 et 45

Ces articles n'appellent pas de commentaire.

CHAPITRE 5

Redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire

Art. 46

Cet article n'appelle pas de commentaire.

Art. 47

Le § 3 est modifié, en comparaison avec l'article 47 de la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, afin de prendre en compte la définition abstraite du gestionnaire de l'infrastructure qui ne réfère plus expressément à Infrabel.

Art. 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58 et 59

Ces articles n'appellent pas de commentaire.

Art. 60

Le § 1er est modifié, en comparaison avec l'article 60 de la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, afin de prendre en compte la définition abstraite du gestionnaire de l'infrastructure qui ne réfère plus expressément à Infrabel. En conséquence, l'alinéa 2 a été supprimé.

Art. 41

In vergelijking met artikel 41 van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur, wordt paragraaf 3, tweede lid, gewijzigd, om rekening te houden met de abstracte definitie van infrastructuurbeheerder die niet uitdrukkelijk meer verwijst naar Infrabel.

Art. 42, 43, 44 en 45

Deze artikelen behoeven geen commentaar.

HOOFDSTUK 5

Retributies voor het gebruik van de infrastructuur

Art. 46

Dit artikel behoeft geen commentaar.

Art. 47

In vergelijking met artikel 47 van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur, wordt paragraaf 3, gewijzigd om rekening te houden met de abstracte definitie van infrastructuurbeheerder die niet uitdrukkelijk meer verwijst naar Infrabel.

Art. 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58 en 59

Deze artikelen behoeven geen commentaar.

Art. 60

In vergelijking met artikel 60 van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur, wordt de paragraaf 1 gewijzigd om rekening te houden met de abstracte definitie van infrastructuurbeheerder die niet uitdrukkelijk meer verwijst naar Infrabel. Bijgevolg werd het tweede lid weggelaten.

CHAPITRE 6

L'organe de contrôle

Art. 61

Cet article n'appelle pas de commentaire.

Art. 62

Au § 3, un point 6° est ajouté en comparaison avec l'article 62 de la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, afin d'assurer l'effectivité des principes énoncés à l'article 4 du présent projet.

Art. 63, 64, 65, 66 et 67

Ces articles n'appellent pas de commentaire.

TITRE 4

Sécurité d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire

CHAPITRE 1ER

Règles de sécurité

Art. 68 et 69

Ces articles n'appellent pas de commentaire.

Art. 70

Le § 1er établit l'obligation pour le gestionnaire de l'infrastructure de prendre, en cas d'extrême urgence ou de danger affectant la sécurité de l'infrastructure ferroviaire ou son utilisation, des mesures d'urgence qui peuvent déroger aux règles de sécurité.

Les §§ 2 et 3 consacrent l'obligation pour le gestionnaire de l'infrastructure, en cas de risque pour la sécurité ferroviaire, de prendre les mesures nécessaires, ce qui inclut notamment la suspension préventive des fonctions de sécurité.

L'article 70, § 5, du Code ferroviaire ne reprend plus, en comparaison avec l'article 27, § 2, de la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, le point 3° qui permettait au gestionnaire de l'infrastructure de requérir la force publique. Cette

HOOFDSTUK 6

Toezichthoudende orgaan

Art. 61

Dit artikel behoeft geen commentaar.

Art. 62

In vergelijking met artikel 62 van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur, wordt aan paragraaf 3 een punt 6° toegevoegd om de effectiviteit van de principes uiteengezet in artikel 4 van dit ontwerp te verzekeren.

Art. 63, 64, 65, 66 en 67

Deze artikelen behoeven geen commentaar.

TITEL 4

Exploitatieveiligheid van de spoorweginfrastructuur

HOOFDSTUK 1

Veiligheidsvoorschriften

Art. 68 en 69

Deze artikelen behoeven geen commentaar.

Art. 70

Paragraaf 1 bevat de verplichting voor de infrastructuurbeheerder om, ingeval van uiterste hoogdringendheid of gevaar voor de veiligheid van de spoorweginfrastructuur of van zijn gebruik, urgentiemaatregelen te nemen die kunnen afwijken van de veiligheidsvoorschriften.

Paragrafen 2 en 3 bevatten de verplichting voor de infrastructuurbeheerder om, ingeval van risico voor de spoorwegveiligheid, de nodige maatregelen te nemen met inbegrip van de preventieve schorsing van de veiligheidsfuncties.

Artikel 70, § 5, van de Spoorcodex neemt, in vergelijking met artikel 27, § 2, van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur, punt 3°, dat de infrastructuurbeheerder de mogelijkheid bood om de openbare macht te vorderen,

modification est liée au contenu de l'article 217 qui ne prévoit plus, contrairement à l'article 68 de ladite loi du 4 décembre 2006, d'attribuer la qualité d'officier de police judiciaire aux agents du gestionnaire de l'infrastructure.

Art. 71

Cet article n'appelle pas de commentaire.

CHAPITRE 2

Autorité de sécurité

Art. 72 et 73

Ces articles n'appellent pas de commentaire.

Art. 74

Cet article contient les tâches de l'autorité de sécurité. Les points 14° et 15° ont été ajoutés par rapport à l'article 12 de la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire. Le point 14° vise, d'une part, à compléter la transposition de l'article 16 de la directive 2004/49/CE sur la sécurité des chemins de fer communautaires et, d'autre part, à consacrer la compétence de l'autorité de sécurité dans le domaine du transport de marchandises dangereuses par chemin de fer. Le point 15° a pour objet d'attribuer à l'autorité de sécurité la tâche de veiller à la bonne application de la réglementation de certains aspects des conditions d'utilisation des travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière dans le secteur ferroviaire.

Le second paragraphe vise à établir le principe d'une carte de légitimation pour les membres du personnel de l'autorité de sécurité au regard de l'ensemble des tâches prévues au premier paragraphe de cet article.

Art. 75

Cette disposition a été complétée par rapport à sa version telle qu'elle est issue de l'article 13 de la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire afin de se conformer au prescrit de l'article 17, § 2, de la directive 2004/49/CE sur la sécurité des chemins de fer communautaires.

niet over. Deze wijziging houdt verband met de inhoud van artikel 217 dat, in tegenstelling tot artikel 68 van de bedoelde wet van 4 december 2006, niet meer voorziet in de toekenning van de hoedanigheid van officier van gerechtelijke politie aan agenten van de infrastructuurbeheerder.

Art. 71

Dit artikel behoeft geen commentaar.

HOOFDSTUK 2

Veiligheidsinstantie

Art. 72 en 73

Deze artikelen behoeven geen commentaar.

Art. 74

Dit artikel bevat de taken van de veiligheidsinstantie. In vergelijking met artikel 12 van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, zijn de punten 14° en 15° toegevoegd. Het punt 14° beoogt, enerzijds, het vervolledigen van de omzetting van artikel 16 van de richtlijn 2004/49/EG inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen, en anderzijds, het bevoegd maken van de veiligheidsinstantie voor het vervoer van gevaarlijke goederen per spoor. In punt 15° wordt aan de veiligheidsinstantie de bevoegdheid toegekend te waken over de juiste toepassing van de regeling van bepaalde aspecten van de arbeidsvoorwaarden voor mobiele werknemers die interoperabele grensoverschrijdende diensten in de spoorwegsector verrichten.

Paragraaf 2 beoogt het principe in te voeren van een legitimatiekaart voor de personeelsleden van de veiligheidsinstantie in het licht van het geheel van de taken voorzien in de paragraaf 1 van dit artikel.

Art. 75

In vergelijking met de versie van artikel 13 van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, is deze bepaling aangevuld om zich in overeenstemming te stellen met het voorschrift van artikel 17, § 2, van de richtlijn 2004/49/EG inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen.

Art. 76

Cet article n'appelle pas de commentaire.

Art. 77

Cette disposition a été complétée, en son alinéa 2, afin de permettre au Roi de réduire le délai endéans lequel l'autorité de sécurité donne suite aux diverses requêtes et demandes qui lui sont faites.

Un nouvel alinéa 3 a été inséré afin de transposer l'article 16, § 3, de la directive 2004/49/CE sur la sécurité des chemins de fer communautaires.

L'alinéa 4 a été modifié afin de permettre à l'autorité de sécurité de recourir à l'expertise de tout organisme qu'elle jugerait susceptible de lui apporter son expertise.

Un alinéa 5 a été inséré afin de régler les relations entre l'autorité de sécurité et le gestionnaire de l'infrastructure lors des contrôles que l'autorité de sécurité effectue dans les voies.

Un alinéa 6 nouveau précise que les modalités de ces relations sont arrêtées dans un protocole conclu par l'autorité de sécurité et le gestionnaire de l'infrastructure.

Art. 78

La description du contenu du rapport annuel de l'autorité de sécurité est complétée par le rapport sur l'application des méthodes de sécurité communes à l'analyse et l'évaluation des risques.

Art. 79

Cet article n'appelle pas de commentaire.

Art. 80

Le nouveau paragraphe 4 de cette disposition vise à fixer une redevance couvrant les prestations de l'autorité de sécurité visées à l'article 142, § 1er, 9°.

Art. 81

Cet article n'appelle pas de commentaire.

Art. 76

Dit artikel behoeft geen commentaar

Art. 77

Het tweede lid van deze bepaling werd aangevuld, om de Koning toe te laten de termijn waarin de veiligheidsinstantie gevolg geeft aan verschillende verzoeken en vragen die haar werden gedaan, in te korten.

Een nieuw derde lid werd ingevoegd om artikel 16, § 3°, van de richtlijn 2004/49/EG inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen om te zetten.

Het vierde lid werd gewijzigd om de veiligheidsinstantie toe te laten de expertise in te roepen van elk organisme dat zij in staat acht om haar expertise te bieden.

Een vijfde lid werd ingevoegd om de relaties te regelen tussen de veiligheidsinstantie en de infrastructuurbeheerder tijdens de controles die de veiligheidsinstantie uitvoert op de sporen.

Een nieuw zesde lid stelt dat de regels aangaande deze relaties vastgelegd worden in een protocol afgesloten tussen de veiligheidsinstantie en de infrastructuurbeheerder.

Art. 78

De beschrijving van de inhoud van het jaarlijks verslag van de veiligheidsinstantie wordt aangevuld met een verslag over de toepassing van gemeenschappelijke veiligheidsmethodes op de analyse en evaluatie van risico's.

Art. 79

Dit artikel behoeft geen commentaar.

Art. 80

De nieuwe paragraaf 4 van deze bepaling beoogt een bijdrage te bepalen tot dekking van de prestaties van de veiligheidsinstantie bedoeld in artikel 142, § 1, 9°.

Art. 81

Dit artikel behoeft geen commentaar.

Art. 82

Cet article n'appelle pas de commentaire.

Art. 83

Cet article est complété par un second paragraphe qui a pour objet d'établir une redevance relative au contrôle réalisé par l'autorité de sécurité dans le cadre de l'article 107, alinéa 2.

Art. 84

Le nouveau paragraphe premier de cet article, autrefois l'article 14/4*ter* de la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire, a pour but de clarifier et de spécifier les modalités du calcul de l'indexation des redevances prévues à la présente section.

Art. 85, 86, 87 et 88

Ces articles n'appellent pas de commentaire.

CHAPITRE 3

Systèmes de gestion de la sécurité

Art. 89, 90, 91 et 92

Ces articles n'appellent pas de commentaire.

Art. 93, § 1er

Cette nouvelle disposition vise à clarifier et à détailler la transmission de l'information en cas d'accident grave. Lorsqu'un tel événement se produit, la première entité qui en a connaissance est le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, raison pour laquelle l'alinéa 1er lui est consacré.

L'alinéa 2 impose également au gestionnaire de l'infrastructure ainsi qu'aux entreprises ferroviaires, et le cas échéant, à l'autorité de sécurité, lorsqu'un de ses agents a constaté la survenance d'un événement décrit à l'annexe 7, à en transmettre l'information de manière immédiate à l'organisme d'enquête. Le contenu de cette transmission est fondamental afin de permettre à l'organisme d'enquête de mener à bien ses missions. Effectivement, l'organisme d'enquête peut également

Art. 82

Dit artikel behoeft geen commentaar.

Art. 83

Dit artikel wordt aangevuld met een paragraaf 2 waarin een bijdrage wordt vastgelegd voor de controle door de veiligheidsinstantie in het kader van artikel 107, tweede lid.

Art. 84

De nieuwe paragraaf 1 van dit artikel, vroeger het artikel 14/4*ter* van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, heeft tot doel de modaliteiten van berekening van de indexering van de bijdragen voorzien in deze afdeling te verduidelijken en de specificeren.

Art. 85, 86, 87 en 88

Deze artikelen behoeven geen commentaar.

HOOFDSTUK 3

Veiligheidsbeheersystemen

Art. 89, 90, 91 en 92

Deze artikelen behoeven geen commentaar.

Art. 93, § 1

Deze nieuwe bepaling beoogt de overdracht van informatie in geval van een ernstig ongeval te verduidelijken en uitvoerig te beschrijven. Wanneer zich een dergelijk ongeval voordoet, is de spoorweginfrastructuurbeheerder de eerste instantie die daarvan kennis heeft, reden waarom het eerste lid daarover gaat.

Het tweede lid, legt aan de infrastructuurbeheerder evenals aan de spoorwegondernemingen, en in voorkomend geval, aan de veiligheidsinstantie, op om bij de vaststelling door een van hun agenten van een gebeurtenis beschreven in de bijlage 7, de informatie onmiddellijk over te maken aan het onderzoeksorgaan. De inhoud van deze kennisgeving is noodzakelijk om het onderzoeksorgaan in staat te stellen zijn opdrachten goed uit te voeren. Inderdaad, het onderzoeksorgaan kan

effectuer le choix de réaliser des enquêtes sur d'autres accidents que les accidents graves. Par conséquent, il est indispensable qu'il puisse disposer de l'information la plus complète.

Art. 93, §§ 2, 3, 4 et 5

Ces paragraphes visent à compléter le § 1er et s'inscrivent dans la même logique: permettre à l'organisme d'enquête de disposer d'informations complètes afin de lui permettre de pouvoir effectuer ses missions.

Art. 94

Cet article n'appelle pas de commentaire.

CHAPITRE 4

Agrément et certificat de sécurité

Art. 95, 96, 97 et 98

Ces articles n'appellent pas de commentaire.

Art. 99

La dernière phrase de l'article 99, § 2, al. 2, ne reprend pas la dernière phrase de l'article 27, § 2, al. 2 de la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire. En effet, cette phrase n'était plus conforme au règlement 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, qui prévoit qu'un demandeur peut faire appel à des méthodes de sécurité communes afin de démontrer la conformité aux exigences pour l'obtention d'un certificat de sécurité.

Art. 100

Cet article n'appelle pas de commentaire.

Art. 101

Les alinéas 3 et 4 de cet article qui reprend l'article 29 de la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire, n'ont pas été reproduits dans

ervoor kiezen onderzoeken te doen over andere dan ernstige ongevallen. Bijgevolg is het noodzakelijk dat zij kan beschikken over de meest volledige informatie.

Art. 93, §§ 2, 3, 4 en 5

Deze paragrafen beogen paragraaf 1 aan te vullen en kaderen binnen dezelfde logica: ervoor zorgen dat het onderzoeksorgaan over alle informatie beschikt om haar in staat te stellen haar opdrachten uit te voeren.

Art. 94

Dit artikel behoeft geen commentaar.

HOOFDSTUK 4

Veiligheidsvergunning en veiligheidscertificaat

Art. 95, 96, 97 en 98

Deze artikelen behoeven geen commentaar.

Art. 99

De laatste zin van artikel 99, § 2, tweede lid, neemt de laatste zin van artikel 27, § 2, tweede lid van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, niet over. Deze zin was immers niet meer in overeenstemming met de verordening 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, die bepaalt dat een aanvrager beroep mag doen op gemeenschappelijke veiligheidsmethoden teneinde de conformiteit aan te tonen met de vereisten voor het verkrijgen van een veiligheidscertificaat.

Art. 100

Dit artikel behoeft geen commentaar.

Art. 101

Het derde en het vierde lid van dit artikel dat het artikel 29 van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen overneemt,

le cadre de la présente loi. En effet, exiger, comme condition à l'obtention d'un certificat de sécurité partie B, que l'entreprise ferroviaire concernée dispose d'une couverture en responsabilité civile suffisante ne s'inscrit pas en conformité avec le droit européen. En effet, d'une part, la directive 2004/49/CE sur la sécurité des chemins de fer communautaires ne prévoit pas une telle exigence et, d'autre part, la directive 95/18/CE concernant les licences d'entreprise ferroviaire prévoit déjà une telle condition afin d'obtenir une licence d'entreprise ferroviaire. Or, étant donné que cette licence, décernée dans un État membre, est valable sur tout le territoire de l'Union conformément aux principes du marché unique, réintroduire une exigence en termes d'assurance quant à une autre certification qui doit être obtenue dans chaque État membre où l'entreprise souhaite prester, revient à contourner le principe de la licence européenne et du marché unique.

Art. 102, 103 et 104

Ces articles n'appellent pas de commentaire.

CHAPITRE 5

Entretien des véhicules

Art. 105

De manière générale, afin de mettre la terminologie en la matière en conformité avec celle du règlement n° 445/2011 de la Commission du 10 mai 2011 concernant un système de certification des entités chargées de l'entretien des wagons de fret, il convient d'utiliser dans le texte français le terme "entretien" au lieu du terme "maintenance".

Art. 106

Cet article n'appelle pas de commentaire.

Art. 107

Cet article a été adapté afin de faire référence aux exigences du règlement européen précité n° 445/2011 et plus aux règles arrêtées par le Roi.

worden niet overgenomen in het kader van deze wet. De voorwaarde dat de betrokken spoorwegonderneming, voor het bekomen van een veiligheidscertificaat deel B, over een voldoende dekking burgerlijke aansprakelijkheid moet beschikken, is immers niet conform aan het Europese recht. Enerzijds voorziet de richtlijn 2004/49/EG inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen niet in een dergelijke eis en anderzijds voorziet de richtlijn 95/18/EG betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen al in een dergelijke voorwaarde met het oog op de verkrijging van een vergunning van spoorwegonderneming. Welnu, gelet op het feit dat deze vergunning, toegekend door een lidstaat, in overeenstemming met de principes van een eengemaakte markt geldig is op het hele grondgebied van de Unie, is het opnieuw invoeren van een eis inzake verzekering met betrekking tot een andere certificering die moet bekomen worden in elke lidstaat waar de spoorwegonderneming werkzaam wil zijn, in strijd met het principe van de Europese vergunning en de eengemaakte markt.

Art. 102, 103 en 104

Deze artikelen behoeven geen commentaar.

HOOFDSTUK 5

Onderhoud van voertuigen

Art. 105

In het algemeen, om de terminologie in overeenstemming te brengen met deze van de verordening nr. 445/2011 van de Commissie van 10 mei 2011 betreffende een systeem voor de certificering van met het onderhoud van goederenwagons belaste entiteiten, is het beter om in de Franse tekst het woord "*entretien*" te gebruiken in plaats van het woord "*maintenance*".

Art. 106

Dit artikel behoeft geen commentaar.

Art. 107

Dit artikel werd aangepast om te verwijzen naar de eisen van de hoger genoemde Europese verordening nr. 445/2011 en niet meer naar de voorschriften vastgesteld door de Koning.

Art. 108 et 109

Ces articles n'appellent pas de commentaire.

CHAPITRE 6

Enquêtes en cas d'accidents et d'incidents ferroviaires

Art. 110

Cet article n'appelle pas de commentaire.

Art. 111

Cet article est revu et est inspiré par la rédaction de l'article concernant les tâches de l'autorité de sécurité. Le premier paragraphe vise à énumérer les tâches de l'organisme d'enquête. Le second vise quant à lui à créer le principe de la carte de légitimation dans le cadre des tâches prévues au paragraphe premier.

Le point 2° du paragraphe premier, qui concerne les accidents et incidents qui, dans des circonstances légèrement différentes, auraient pu conduire à des accidents graves et qui correspond à l'article 45 de la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire, a été complété en comparaison avec l'article 45 précité afin de se conformer à la directive 2004/49/CE sur la sécurité des chemins de fer communautaires qui établit des critères à prendre en compte afin d'ouvrir une enquête sur des accidents et incidents qui, dans des circonstances légèrement différentes, auraient pu conduire à des accidents graves.

Le point 4° du premier paragraphe concerne la banque de données établie par l'organisme d'enquête. Il convenait de clarifier le contenu de cette disposition en ce sens que la banque de données contient des informations sur tous les accidents et incidents d'exploitation, et pas seulement sur ceux qui font l'objet d'une enquête.

En outre, cette banque de données ne doit pas contenir les rapports d'enquête dans la mesure où ceux-ci sont déjà publiés par l'organisme d'enquête par d'autres canaux.

Le point 5° du premier paragraphe est également une nouvelle disposition introduite suite à la création de la faculté pour l'organisme d'enquête d'imposer des amendes administratives.

Art. 108 en 109

Deze artikelen behoeven geen commentaar.

HOOFDSTUK 6

Onderzoeken naar spoorwegongevallen en -incidenten

Art. 110

Dit artikel behoeft geen commentaar.

Art. 111

Dit artikel wordt herzien en is geïnspireerd door de redactie van het artikel aangaande de taken van de veiligheidsinstantie. Paragraaf 1 beoogt de taken van het onderzoeksorgaan op te sommen. In paragraaf 2 wordt het principe van de legitimatiekaart ingevoerd in het kader van de taken voorzien in paragraaf 1.

Het tweede punt van paragraaf 1 betreffende de ongevallen en incidenten die in licht gewijzigde omstandigheden hadden kunnen leiden tot ernstige ongevallen en die beantwoorden aan artikel 45 van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, is in vergelijking met voormeld artikel 45 aangevuld om in overeenstemming te zijn met de richtlijn 2004/49/EG inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen die criteria bepaalt waarmee rekening moet worden gehouden bij het openen van een onderzoek naar ongevallen en incidenten die, onder licht verschillende omstandigheden, hadden kunnen leiden tot ernstige ongevallen.

Punt 4° van paragraaf 1 betreft de gegevensbank opgericht door het onderzoeksorgaan. Het was nodig om de inhoud van deze bepaling te verduidelijken in die zin dat de gegevensbank informatie bevat over alle ongevallen en incidenten met een weerslag op de exploitatie, en niet enkel over deze die het voorwerp uitmaken van een onderzoek.

Deze gegevensbank moet bovendien geen onderzoeksverslagen bevatten in zoverre deze al door het onderzoeksorgaan bekendgemaakt werden via een andere weg.

Punt 5° van paragraaf 1 is ook een nieuwe bepaling als gevolg van de invoering van de mogelijkheid voor het onderzoeksorgaan om bestuurlijke boetes op te leggen.

Art. 112

L'article 112 constitue un nouvel article. Il s'inscrit dans le cadre de la possibilité désormais offerte à l'organisme d'enquête d'imposer des amendes administratives aux entreprises ferroviaires et au gestionnaire d'infrastructure en cas d'obstruction dans la réalisation de ses tâches. Cette disposition reprend les mêmes principes que ceux qui s'appliquent dans le cadre de l'imposition d'amendes administratives par l'autorité de sécurité. Cependant, certains ajustements ont été réalisés. Par exemple, les délais ont été adaptés compte tenu de la nécessité de pouvoir remédier le plus rapidement possible aux situations d'obstruction.

Art. 113

En comparaison avec l'article 46 de la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire, le dernier alinéa de ce dernier ne figure plus à l'article 113. En effet, s'agissant d'un principe général, il n'est pas nécessaire de le reprendre.

Art. 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120 et 121

Ces articles n'appellent pas de commentaires.

Art. 122

Il est précisé, par rapport au prescrit de l'article 55 de la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire, que les recommandations en matière de sécurité devront, le cas échéant, être transmises aux organismes ou autorités belges ou à d'autres États membres. Cet ajout vise à rendre conforme cette disposition avec le contenu de la directive 2004/49/CE.

Art. 123 et 124

Ces articles n'appellent pas de commentaire.

Art. 112

Artikel 112 is een nieuw artikel. Het kadert in de mogelijkheid die voortaan aan het onderzoeksorgaan gegeven wordt om administratieve boetes op te leggen aan spoorwegondernemingen en aan de infrastructuurbeheerder in geval van belemmering van de uitvoering van haar taken. Deze bepaling herneemt dezelfde principes als deze die van toepassing zijn bij het opleggen van bestuurlijke boetes door de veiligheidsinstantie. Nochtans zijn er enkele aanpassingen gebeurd. Zo zijn bijvoorbeeld de termijnen aangepast, rekening houdend met de noodzaak om zo vlug mogelijk te verhelpen aan situaties van belemmering.

Art. 113

In vergelijking met artikel 46 van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, komt het laatste lid van dit artikel niet meer voor in artikel 113. Aangezien het om een algemeen principe gaat, is het inderdaad niet noodzakelijk dit over te nemen.

Art. 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120 en 121

Deze artikelen behoeven geen commentaar.

Art. 122

In vergelijking met het voorschrift van artikel 55 van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, wordt verduidelijkt dat veiligheidsaanbevelingen, in voorkomend geval, moeten overgemaakt worden aan Belgische instellingen of overheidsinstanties of aan andere lidstaten. Deze toevoeging beoogt deze bepaling in overeenstemming te brengen met de inhoud van de richtlijn 2004/49/EG.

Art. 123 en 124

Deze artikelen behoeven geen commentaar.

TITRE 5

Certification des conducteurs de train et des autres personnels de bord assurant des tâches déterminantes pour la sécurité

CHAPITRE 1ER

Certification des conducteurs de train

Art. 125 et 126

Ces articles n'appellent pas de commentaire.

Art. 127

En comparaison avec l'article 37/1 de la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire, le renvoi à la décision n° 85/368/CEE du Conseil du 16 juillet 1985, au troisième alinéa de l'article, est remplacé par un renvoi à la recommandation du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2008. Cette modification est rendue nécessaire par l'abrogation de cette décision par la décision n° 1065/2008/CE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2008.

Les quatrième, cinquième et sixième alinéas de cet article sont complétés d'une seconde phrase en vertu de laquelle le Roi reçoit la compétence de prendre des mesures d'exécution. En comparaison avec l'article 37/27 de la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire, la compétence du Roi est répartie selon les aspects à réglementer, alors que, dans l'article 37/27 susmentionné, l'ensemble des aspects pour lesquels le Roi avait cette compétence d'exécution étaient listés.

Un sixième alinéa est ajouté pour prévoir la compétence du Roi pour déterminer les règles pour la demande et la délivrance d'une reconnaissance des personnes ou organismes chargés des examens médicaux et des examens psychologiques sur le plan professionnel, ainsi que les règles pour le renouvellement, l'adaptation, le retrait ou la suspension de la reconnaissance.

Art. 128

Cet article est complété d'un quatrième alinéa qui donne au Roi la compétence de prendre des mesures d'exécution. Cette compétence figurait à l'article 37/27 de la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire.

TITEL 5

Certificering van treinbestuurders en ander treinpersoneel dat voor de veiligheid cruciale taken verricht

HOOFDSTUK 1

Certificering van treinbestuurders

Art. 125 en 126

Deze artikelen behoeven geen commentaar.

Art. 127

In vergelijking met artikel 37/1 van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, wordt de verwijzing naar het besluit nr. 85/368/EEG van de Raad van 16 juli 1985, in het derde lid van het artikel, vervangen door een verwijzing naar de aanbeveling van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2008. Deze wijziging is nodig gelet op de intrekking van dit besluit door de beschikking nr. 1065/2008/EG van het Europees Parlement en de Raad van 22 oktober 2008.

Het vierde, vijfde en zevende lid van dit artikel worden aangevuld met een tweede zin, waarin aan de Koning de bevoegdheid gegeven wordt om uitvoeringsmaatregelen te nemen. In vergelijking met artikel 37/27 van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, wordt de bevoegdheid van de Koning uitgesplitst per te regelen aspect, terwijl in bedoeld artikel 37/27 alle aspecten werden opgelijst waarvoor de Koning deze uitvoeringsbevoegdheid had.

Een zesde lid wordt toegevoegd om te voorzien in een bevoegdheid voor de Koning om de regels te bepalen voor de aanvraag en afgifte van een erkenning van personen of instellingen die belast zijn met medische en bedrijfspsychologische onderzoeken, evenals de regels voor de vernieuwing, aanpassing, intrekking of schorsing van de erkenning.

Art. 128

Dit artikel wordt aangevuld met een vierde lid dat aan de Koning de bevoegdheid geeft om uitvoeringsmaatregelen te nemen. Deze bevoegdheid was opgenomen in artikel 37/27 van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen.

Art. 129

Le premier alinéa de cet article est complété, en comparaison avec l'article 37/3 de la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire, avec une obligation de suivre une formation continue, ce qui est en conformité avec la directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relative à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la Communauté, et avec un contrôle périodique tous les dix ans de l'aptitude psychologique sur le plan professionnel (en plus des contrôles trisannuels de l'aptitude physique).

Au surplus, le premier alinéa est complété d'une dernière phrase concernant les mesures d'exécution que le Roi peut prendre. Cette compétence figurait à l'article 37/27 de la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire.

L'article est complété d'un deuxième alinéa destiné à préciser par ou sous la supervision de quelle personne ou organisme les examens visés à l'alinéa premier sont réalisés.

Le troisième alinéa de l'article est modifié pour se conformer à la directive 2007/59/CE.

Art. 130 et 131

Ces articles n'appellent pas de commentaire.

Art. 132

Cet article est complété, en comparaison avec l'article 37/6 de la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire, avec un cinquième paragraphe concernant les mesures d'exécution que le Roi peut prendre. Cette compétence figurait à l'article 37/27 de la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire.

Art. 133 et 134

Ces articles n'appellent pas de commentaire.

Art. 129

Het eerste lid van dit artikel wordt, in vergelijking met artikel 37/3 van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, aangevuld met een verplichting tot het volgen van een permanente opleiding, hetgeen in overeenstemming is met de richtlijn 2007/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 inzake de certificering van machinisten die locomotieven en treinen op het spoorwegsysteem van de Gemeenschap besturen, en met een periodieke controle om de tien jaar van de bedrijfspsychologische geschiktheid (naast de driejaarlijkse periodieke controle van de lichamelijke geschiktheid).

Daarnaast wordt het eerste lid aangevuld met een laatste zin aangaande de uitvoeringsmaatregelen die de Koning kan nemen. Deze bevoegdheid was opgenomen in artikel 37/27 van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen.

Aan het artikel wordt een tweede lid toegevoegd om aan te duiden door welke persoon of instelling of onder wiens toezicht de in het eerste lid bedoelde onderzoeken worden uitgevoerd.

Het derde lid van het artikel wordt gewijzigd om het in overeenstemming te brengen met de richtlijn 2007/59/EG.

Art. 130 en 131

Deze artikelen behoeven geen commentaar.

Art. 132

Dit artikel wordt, in vergelijking met artikel 37/6 van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, aangevuld met een paragraaf 5 met betrekking tot de uitvoeringsmaatregelen die de Koning kan nemen. Deze bevoegdheid was opgenomen in artikel 37/27 van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen.

Art. 133 en 134

Deze artikelen behoeven geen commentaar

Art. 135

En comparaison avec l'article 37/9 de la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire, cet article est modifié en complétant le deuxième alinéa par une seconde phrase et en ajoutant un cinquième et un sixième alinéa. Les modifications concernent les mesures d'exécution que le Roi peut prendre, qui étaient auparavant listées à l'article 37/27 de la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire.

Art. 136

Cet article n'appelle pas de commentaire.

Art. 137

Par comparaison avec l'article 37/3 de la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire, cet article a été modifié en remplaçant un renvoi à la procédure par un renvoi à l'obligation, pour les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure, de prendre les mesures nécessaires.

Art. 138

Cet article n'appelle pas de commentaire.

Art. 139

Par comparaison avec l'article 37/13 de la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire, cet article a été modifié par la suppression du premier alinéa en raison du fait que celui-ci est redondant par rapport au deuxième alinéa, point 2.

Art. 140

Cet article est complété, en comparaison avec l'article 37/14 de la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire, avec un cinquième paragraphe concernant les mesures d'exécution que le Roi peut prendre. Cette compétence figurait à l'article 37/27 de la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire.

Art. 135

In vergelijking met artikel 37/9 van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, wordt dit artikel gewijzigd door het tweede lid aan te vullen met een tweede zin en door toevoeging van een vijfde en zesde lid. De wijzigingen betreffen de uitvoeringsmaatregelen die de Koning kan nemen, welke vermeld stonden in artikel 37/27 van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen.

Art. 136

Dit artikel behoeft geen commentaar.

Art. 137

Dit artikel wordt, in vergelijking met artikel 37/3 van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, gewijzigd door een verwijzing naar de procedure te vervangen door een verwijzing naar de verplichting voor de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder om de nodige maatregelen te nemen.

Art. 138

Dit artikel behoeft geen commentaar.

Art. 139

Dit artikel wordt, in vergelijking met artikel 37/13 van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, gewijzigd door schrapping van het eerste lid om reden dat dit, gelet op het tweede lid, punt 2, overbodig is.

Art. 140

Dit artikel wordt, in vergelijking met artikel 37/14 van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, aangevuld met een paragraaf 5 met betrekking tot de uitvoeringsmaatregelen die de Koning kan nemen. Deze bevoegdheid was opgenomen in artikel 37/27 van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen.

Art. 141

En comparaison avec l'article 37/15 de la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire, le paragraphe 2 de cet article est complété par un troisième alinéa concernant les mesures d'exécution que le Roi peut prendre. Cette compétence figurait à l'article 37/27 de la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire.

Art. 142

Par comparaison avec l'article 37/16 de la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire, le paragraphe premier, point 9, a été supprimé en raison du fait qu'il y figurait une erreur matérielle. Conformément à l'article 149, huitième alinéa, c'est le Roi qui détermine les critères nationaux pour les examinateurs.

Art. 143

En comparaison avec l'article 37/17 de la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire, les modifications suivantes ont été apportées:

— au premier alinéa, la référence aux examinateurs ou centres d'examen est supprimée afin de réserver cet article aux formateurs et aux centres de formation;

— le quatrième alinéa est modifié afin d'être davantage en conformité avec la directive 2007/59/CE;

— l'alinéa 6 est complété par une deuxième phrase pour donner au Roi la compétence de déterminer les modalités de publication et de mise à jour du registre.

Au surplus, cet article est modifié en complétant le sixième alinéa d'une seconde phrase et par l'ajout d'un septième et huitième alinéa. Ces modifications concernent les mesures d'exécution que le Roi peut prendre. Cette compétence figurait à l'article 37/27 de la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire.

Art. 144, 145, 146 et 147

Ces articles n'appellent pas de commentaire.

Art. 141

In vergelijking met artikel 37/15 van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, wordt paragraaf 2 van dit artikel aangevuld met een derde lid betreffende de uitvoeringsmaatregelen die de Koning kan nemen. Deze bevoegdheid was opgenomen in artikel 37/27 van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen.

Art. 142

In vergelijking met artikel 37/16 van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, wordt paragraaf 1, punt 9, geschrapt omdat dit een materiële fout bevatte. Overeenkomstig artikel 149, achtste lid, is het de Koning die de nationale criteria voor examinatoren bepaalt.

Art. 143

In vergelijking met artikel 37/17 van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

— in het eerste lid wordt de verwijzing naar examinatoren of examencentra geschrapt om dit artikel voor te behouden aan de opleiders en opleidingcentra;

— het vierde lid wordt gewijzigd om het beter in overeenstemming te brengen met de richtlijn 2007/59/EG;

— het zesde lid wordt aangevuld met een tweede zin om aan de Koning de bevoegdheid te geven om nadere regels te bepalen voor de bekendmaking en bijwerking van het register.

Daarnaast wordt dit artikel gewijzigd door het zesde lid aan te vullen met een tweede zin en door de toevoeging van een zevende en achtste lid. De wijzigingen betreffen de uitvoeringsmaatregelen die de Koning kan nemen. Deze bevoegdheid was opgenomen in artikel 37/27 van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen.

Art. 144, 145, 146 en 147

Deze artikelen behoeven geen commentaar.

Art. 148

Cet article reprend certaines des mesures d'exécution que le Roi peut prendre et qui étaient listées à l'article 37/27 de la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire.

Art. 149

En comparaison avec l'article 37/22 de la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire, les modifications suivantes ont été apportées:

— deux alinéas ont été ajoutés au début de l'article: le premier alinéa contient le principe selon lequel l'autorité de sécurité reconnaît les examinateurs et les centres d'examen, tandis que le deuxième alinéa donne à l'autorité de sécurité la compétence de charger les centres de formation de la reconnaissance de leurs propres examinateurs. Cette modification est conforme à la directive 2007/59/CE;

— parallèlement à l'article 143, cet article est complété par un alinéa 3 et un alinéa 4, en vue de le mettre en meilleure conformité avec la directive 2007/59/CE;

— les cinquième et sixième alinéas ont été modifiés pour en améliorer la lisibilité et en vue de les mettre en meilleure conformité avec la directive 2007/59/CE;

— parallèlement à l'article 143, cet article est modifié par l'adaptation du neuvième alinéa et l'ajout d'un dixième alinéa. Ces modifications concernent les mesures d'exécution que le Roi peut prendre concernant les examens et la reconnaissance des examinateurs.

CHAPITRE 2

Accompagnateurs de trains de voyageurs

Art. 150

Le premier alinéa du premier paragraphe de cet article et modifié, en comparaison avec l'article 37/23 de la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire, en clarifiant le processus allant du suivi d'une formation jusqu'à l'obtention du certificat d'accompagnateur de train de voyageurs.

Par ailleurs, cet article ne traite plus des "autres personnels de bord assurant des tâches déterminantes pour la sécurité" mais seulement des "accompagnateurs

Art. 148

Dit artikel herneemt enkele uitvoeringsmaatregelen die de Koning kan nemen en die opgesomd waren in artikel 37/27 van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen.

Art. 149

In vergelijking met artikel 37/22 van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

— aan het begin van het artikel werden twee leden toegevoegd: het eerste lid bevat het principe dat de veiligheidsinstantie examinatoren en examencentra erkent, terwijl het tweede lid aan de veiligheidsinstantie de bevoegdheid geeft om opleidingscentra te belasten met de erkenning van hun eigen examinatoren. Deze wijziging is in overeenstemming met de richtlijn 2007/59/EG;

— parallel aan artikel 143, wordt dit artikel aangevuld met een derde en een vierde lid, om het beter in overeenstemming te brengen met de richtlijn 2007/59/EG;

— het vijfde en het zesde lid worden gewijzigd om de leesbaarheid te verbeteren en met het oog op een betere overeenstemming met de richtlijn 2007/59/EG;

— parallel aan artikel 143, wordt dit artikel gewijzigd door het aanpassen van het negende lid en de toevoeging van een tiende lid. Deze wijzigingen betreffen de uitvoeringsmaatregelen die de Koning kan nemen aangaande de examens en de erkenning van examinatoren.

HOOFDSTUK 2

Begeleiders van reizigerstreinen

Art. 150

Paragraaf 1 van het eerste lid van dit artikel wordt, in vergelijking met artikel 37/23 van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, gewijzigd door het proces te verduidelijken gaande van het volgen van een opleiding tot aan het verkrijgen van het brevet van begeleider van reizigerstreinen.

Daarnaast handelt het artikel niet meer over "ander treinpersoneel dat voor de veiligheid cruciale taken verricht" maar enkel nog van "begeleiders van

de trains de voyageurs". En effet, la pratique a démontré qu'en Belgique, ces autres personnels de bord étaient uniquement composés d'accompagnateurs de trains de voyageurs. Cette modification est également clarifiée par une adaptation de la définition d'autres personnels de bord assurant des tâches déterminantes pour la sécurité.

Art. 151

Cet article reprend certaines des mesures d'exécution que le Roi peut prendre et qui étaient listées à l'article 37/27 de la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire.

CHAPITRE 3

Protection de la vie privée

Art. 152

Cet article règle la protection de la vie privée et reprend l'article 37/27, *in fine* de la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire.

TITRE 6

Interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne

CHAPITRE 1ER

Exigences essentielles

Art. 153

Cet article n'appelle pas de commentaire.

CHAPITRE 2

Spécifications techniques d'interopérabilité

Art. 154, 155, 157, 158 et 159

Ces articles n'appellent pas de commentaires.

reizigerstreinen". Uit de praktijk is immers gebleken dat in België dit ander treinpersoneel enkel bestaat uit begeleiders van reizigerstreinen. Deze wijziging is ook verduidelijkt door een aanpassing van de begripsomschrijving van ander treinpersoneel dat voor de veiligheid cruciale taken verricht.

Art. 151

Dit artikel herneemt enkele uitvoeringsmaatregelen die de Koning kan nemen en die opgesomd waren in artikel 37/27 van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen.

HOOFDSTUK 3

Bescherming van de persoonlijke levenssfeer

Art. 152

Dit artikel regelt de bescherming van de persoonlijke levenssfeer en is overgenomen van artikel 37/27, *in fine* van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen.

TITEL 6

Interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Unie

HOOFDSTUK 1

Essentiële eisen

Art. 153

Dit artikel behoeft geen commentaar.

HOOFDSTUK 2

Technische specificaties inzake interoperabiliteit

Art. 154, 155, 156, 157, 158 en 159

Deze artikelen behoeven geen commentaar.

CHAPITRE 3

Constituants d'interopérabilité

Art. 160, 161, 162, 163, 164, 165, 166 et 167

Ces articles n'appellent pas de commentaire.

CHAPITRE 4

Sous-systèmes

Art. 168

Le paragraphe 2, 2°, de cet article est modifié, par comparaison avec l'article 19, § 3, 2°, de la loi du 26 janvier 2010 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté européenne, afin de remplacer la référence à l'article 16 de la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire par une référence au règlement n° 352/2009 de la Commission du 24 avril 2009 concernant l'adoption d'une méthode de sécurité commune relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques visée à l'article 6, paragraphe 3, point a), de la directive 2004/49/CE.

Art. 169, 170, 171, 172, 173, 174, 175, 176, 177, 178 et 179

Ces articles n'appellent pas de commentaire.

CHAPITRE 5

Véhicules

Art. 180, 181, 182, 183, 184, 185, 186, 187, 188, 189, 190, 191 et 192

Ces articles n'appellent pas de commentaire.

Art. 193

Le § 1er de cet article est modifié, par rapport à l'article 44 de la loi du 26 janvier 2010 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté européenne, afin de tenir compte des autorisations de mise en service délivrées par les autorités compétentes d'autres États membres.

HOOFDSTUK 3

Interoperabiliteitsonderdelen

Art. 160, 161, 162, 163, 164, 165, 166 en 167

Deze artikelen behoeven geen commentaar.

HOOFDSTUK 4

Subsystemen

Art. 168

In vergelijking met artikel 19 van de wet van 26 januari 2010 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Gemeenschap, wordt paragraaf 2, punt 2, van dit artikel gewijzigd om de verwijzing in artikel 16 van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen te vervangen door een verwijzing naar de verordening nr. 352/2009 van de Commissie van 24 april 2009 betreffende de vaststelling van een gemeenschappelijke veiligheidsmethode voor risicoevaluatie en -beoordeling, bedoeld in artikel 6, paragraaf 3, punt a), van de richtlijn 2004/49/EG.

Art. 169, 170, 171, 172, 173, 174, 175, 176, 177, 178 en 179

Deze artikelen behoeven geen commentaar.

HOOFDSTUK 5

Voertuigen

Art. 180, 181, 182, 183, 184, 185, 186, 187, 188, 189, 190, 191 en 192

Deze artikelen behoeven geen commentaar.

Art. 193

In vergelijking met artikel 44 van de wet van 26 januari 2010 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Gemeenschap, wordt paragraaf 1 van dit artikel gewijzigd om rekening te houden met de toelatingen van indienststelling afgeleverd door bevoegde overheidsinstanties van andere lidstaten.

Art. 194, 195 et 196

Ces articles n'appellent pas de commentaire.

Art. 197

En comparaison avec l'article 48 de la loi du 26 janvier 2010 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté européenne, cet article a été modifié afin de tenir compte des dérogations octroyées par les autorités compétentes d'autres États membres.

Art. 198, 199 et 200

Ces articles n'appellent pas de commentaire.

CHAPITRE 6

Organismes notifiés et désignés

Art. 201, 202, 203, 205, 206 et 207

Une modification d'ordre formel a été apportée à ces articles. En effet, l'exécution de ces articles ne peut être confiée directement à un ministre. Seul le Roi peut prendre la décision de déléguer l'exécution d'un texte législatif à un ministre. Ces articles ont dés lors été revus en conséquence.

Art. 204 et 208

Ces articles n'appellent pas de commentaire.

CHAPITRE 7

Registres des véhicules et de l'infrastructure

Art. 209, 210, 211 et 212

Ces articles n'appellent pas de commentaire.

Art. 194, 195 en 196

Deze artikelen behoeven geen commentaar.

Art. 197

In vergelijking met artikel 48 van de wet van 26 januari 2010 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Gemeenschap, wordt dit artikel gewijzigd om rekening te houden met de afwijkingen die toegestaan zijn door de bevoegde overheidsinstanties van andere lidstaten.

Art. 198, 199 en 200

Deze artikelen behoeven geen commentaar.

HOOFDSTUK 6

Aangemelde en aangewezen instanties

Art. 201, 202, 203, 205, 206 en 207

Deze artikelen hebben een vormelijke wijziging ondergaan. De uitvoering van deze artikelen kan niet rechtstreeks toevertrouwd worden aan een minister. Enkel de Koning kan beslissen om de uitvoering van een wettelijke tekst te delegeren aan een minister. Om die reden werden deze artikelen herzien.

Art. 204 en 208

Deze artikelen behoeven geen commentaar.

HOOFDSTUK 7

Voertuigen- en infrastructuurregisters

Art. 201, 202, 203, 205, 206 en 207

Deze artikelen behoeven geen commentaar.

TITRE 7

Contrôle et inspection ferroviaires

CHAPITRE 1ER

Contrôle et inspection ferroviaire

Art. 213

Cet article n'appelle pas de commentaire.

CHAPITRE 2

Amendes administratives

Art. 214

Cet article a été complété notamment afin de:

— viser également le transport de marchandises dangereuses (points 31° et 32°);

— tenir compte des enseignements acquis à la lumière de l'expérience et ainsi de sanctionner des comportements susceptibles de nuire à la sécurité ferroviaire comme le fait de mettre en service des véhicules n'ayant pas été préalablement homologués;

— veiller à la mise en conformité du registre de l'infrastructure avec la situation telle qu'elle existe sur le terrain.

Art. 215 et 216

Ces articles n'appellent pas de commentaire.

CHAPITRE 3

Dispositions pénales

Art. 217 et 218

Ces articles n'appellent pas de commentaire.

TITEL 7

Controle en inspectie van de spoorwegen

HOOFDSTUK 1

Controle en inspectie van de spoorwegen

Art. 213

Dit artikel behoeft geen commentaar.

HOOFDSTUK 2

Bestuurlijke boetes

Art. 214

Dit artikel werd aangevuld om onder meer:

— ook het vervoer van gevaarlijke goederen te beogen (punten 31° en 32°);

— rekening te houden met lessen geleerd uit de ervaring en zo gedragingen te sanctioneren die mogelijks de spoorwegveiligheid kunnen schaden zoals de indienststelling van voertuigen die niet voorafgaandelijk zijn gehomologeerd;

— er over te waken dat het infrastructuurregister in overeenstemming wordt gebracht met de bestaande situatie op het terrein.

Art. 215 en 216

Deze artikelen behoeven geen commentaar.

HOOFDSTUK 3

Strafbepalingen

Art. 217 en 218

Deze artikelen behoeven geen commentaar.

CHAPITRE 4

Vérification par l'autorité de sécurité en matière de certification visée au titre 5

Art. 219, 220 et 221

Ces articles contiennent des dispositions relatives à des vérifications mises en œuvre par l'autorité de sécurité en matière de certification visée au titre 5 de la présente loi concernant les conducteurs de train et les autres personnels de bord assurant des tâches déterminantes pour la sécurité.

Bien que ces dispositions soient rangées dans le titre relatif au contrôle et inspection ferroviaire, ledit titre ne doit pas être considéré comme reprenant expressément l'intégralité des tâches de contrôle et d'inspection de l'autorité de sécurité. D'autres tâches de contrôle et d'inspection figurent effectivement à d'autres endroits de la présente loi.

TITRE 8

Dispositions abrogatoires transitoires et finales

CHAPITRE 1ER

Dispositions abrogatoires

Art. 222

Cet article n'appele pas de commentaire.

CHAPITRE 2

Dispositions transitoires

Art. 223, 224 et 225

Ces articles n'appellent pas de commentaire.

CHAPITRE 3

Dispositions finales

Art. 226

Cet article vise à permettre la réalisation d'une codification à droit constant. En effet, vu l'objectif d'unification au sein d'un même texte législatif des lois du 4 et 19 décembre 2006 et du 26 janvier 2010 et étant donné que certaines dispositions des lois visées par le présent

HOOFDSTUK 4

Controle door de veiligheidsinstantie betreffende de certificering bedoeld in titel 5

Art. 219, 220 en 221

Deze artikelen bevatten bepalingen met betrekking tot de controles uitgevoerd door de veiligheidsinstantie in het kader van de certificering bedoeld in titel 5 van deze wet met betrekking tot de treinbestuurders en het ander veiligheidspersoneel dat voor de veiligheid cruciale taken verricht.

Hoewel deze bepalingen ondergebracht zijn in de titel betreffende controle en inspectie van de spoorwegen, moet deze titel niet beschouwd worden als een letterlijke weergave van de totaliteit van de taken van controle en inspectie van de veiligheidsinstantie. Op andere plaatsten van deze wet komen inderdaad nog andere taken van controle en inspectie voor.

TITEL 8

Opheffings-, overgangs- en slotbepalingen

HOOFDSTUK 1

Opheffingsbepalingen

Art. 222

Dit artikel behoeft geen commentaar.

HOOFDSTUK 2

Overgangsbepalingen

Art. 223, 224 en 225

Deze artikelen behoeven geen commentaar.

HOOFDSTUK 3

Slotbepalingen

Art. 226

Dit artikel beoogt een codificatie zonder inhoudelijke wijzigingen te realiseren. Gelet op de doelstelling van het samenbrengen van de wetten van 4 en 19 december 2006 en van 26 januari 2010 in eenzelfde tekst, en aangezien sommige bepalingen van bedoelde wetten

projet relèvent de l'article 77 de la Constitution, ce qui implique qu'elles soient reprises au sein d'un second avant-projet de loi, il sera indispensable de procéder à une codification à droit constant afin de regrouper l'intégralité des articles issus des trois lois ferroviaires précitées en un seul et même texte.

Art. 227

Cet article n'appelle pas de commentaire.

II. **Projet de loi insérant un titre 7/1 dans la loi du (…) portant le Code ferroviaire, en ce qui concerne les matières visées à l'article 77 de la Constitution**

Article 1er

Les dispositions reprises dans le cadre de ce second avant-projet de loi concernent l'article 77 de la Constitution et doivent, par conséquent, être soumises à la procédure législative bicamérale intégrale.

Art. 2, 3, 4, 5, 6 et 7

À l'article 221/3, en comparaison avec sa version telle que ressortant de l'article 14/5 de la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire, est consacrée une voie de recours contre les décisions de l'organisme d'enquête en matière de sanctions administratives.

Art. 8

Cet article n'appelle pas de commentaire.

door het huidig ontwerp gebaseerd worden op artikel 77 van de grondwet, wat betekent dat zij hernomen worden in een tweede voorontwerp van wet, zal het nodig zijn een codificatie door te voeren zonder inhoudelijke wijzigingen om het geheel van de artikelen voortkomend uit de drie voormelde spoorwegwetten te hergroeperen in één en dezelfde tekst.

Art. 227

Dit artikel behoeft geen commentaar.

II. **Ontwerp van wet tot invoeging van titel 7/1 in de wet van (…) houdende de Spoorcodex, voor wat betreft de aangelegenheden bedoeld in artikel 77 van de grondwet**

Artikel 1

De bepalingen vervat in de het tweede voorontwerp van wet hebben betrekking op artikel 77 van de grondwet en zijn dus onderworpen aan de integrale bicamerale wetgevende procedure.

Art. 2, 3, 4, 5, 6 en 7

In artikel 221/3, wordt in vergelijking met zijn versie voortkomend uit artikel 14/5 van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, wordt een mogelijkheid van hoger beroep voorzien tegen de beslissingen van het onderzoeksorgaan, voor wat de bestuurlijke boetes betreft.

Art. 8

Dit artikel behoeft geen commentaar.

Projet de loi portant le Code ferroviaire	Correspondance avec les lois du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire (LU), du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire (LS) et du 26 janvier 2010 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté (LI)
Article 1er	Nouvel article
Art. 2	Fusion des articles 4 de la loi du 4 décembre 2006 (LU), 4 de la loi du 19 décembre 2006 (LS) et 2 de la loi du 26 janvier 2010 (LI)
Art. 3	Fusion des articles 5 de la loi du 4 décembre 2006 (LU), 5 de la loi du 19 décembre 2006 (LS) et 3 de la loi du 26 janvier 2010 (LI)
Art. 4	Nouvel article
Art. 5	Art. 6 de la loi du 4 décembre (LU)
Art. 6	Art. 7/1 LU
Art. 7	Art. 8 LU
Art. 8	Art. 9 LU
Art. 9	Art. 10 LU
Art. 10	Art. 11 LU
Art. 11	Art. 12 LU
Art. 12	Art. 13 LU
Art. 13	Art. 14 LU
Art. 14	Art. 15 LU
Art. 15	Art. 16 LU
Art. 16	Art. 17 LU
Art. 17	Art. 18 LU
Art. 18	Art. 19 LU
Art. 19	Art. 20 LU
Art. 20	Art. 21 LU
Art. 21	Art. 22 LU
Art. 22	Art. 23 LU
Art. 23	Art. 24 LU
Art. 24, § 1er	Art. 25 LU
Art 24, § 2	Art. 25/1 LU
Art. 25	Art. 26 LU
Art. 26	Nouvelle disposition
Art. 27	Art. 28 LU
Art. 28	Art. 29 LU
Art. 29	Art. 30 LU
Art. 30	Art. 31 LU
Art. 31	Art. 31/1 LU
Art. 32	Art. 32 LU
Art. 33	Art. 33 LU
Art. 34	Art. 34 LU
Art. 35	Art. 35 LU
Art. 36	Art. 36 LU
Art. 37	Art. 37 LU
Art. 38	Art. 38 LU
Art. 39	Art. 39 LU
Art. 40	Art. 40 LU

Wetsontwerp houdende de Spoorcodex	**Overeenstemming met de wetten van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur (WG), van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen (WV) en de wet van 26 januari 2010 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Gemeenschap (WI)**
Artikel 1	Nieuw Artikel
Art. 2	Fusie van de artikelen 4 van de wet van 4 december 2006 (WG), 4 van de wet van 19 december 2006 (WV) en 2 van de wet van 26 januari 2010 (WI)
Art. 3	Fusie van de artikelen 5 van de wet van 4 december 2006 (WG), 5 van de wet van 19 december 2006 (WV) en 3 van de wet van 26 januari 2010 (WI)
Art. 4	Nieuw artikel
Art. 5	Art. 6 van de wet van 4 december 2006 (WG)
Art. 6	Art. 7/1 WG
Art. 7	Art. 8 WG
Art. 8	Art. 9 WG
Art. 9	Art. 10 WG
Art. 10	Art. 11 WG
Art. 11	Art. 12 WG
Art. 12	Art. 13 WG
Art. 13	Art. 14 WG
Art. 14	Art. 15 WG
Art. 15	Art. 16 WG
Art. 16	Art. 17 WG
Art. 17	Art. 18 WG
Art. 18	Art. 19 WG
Art. 19	Art. 20 WG
Art. 20	Art. 21 WG
Art. 21	Art. 22 WG
Art. 22	Art. 23 WG
Art. 23	Art. 24 WG
Art. 24, § 1	Art. 25 WG
Art 24, § 2	Art. 25/1 WG
Art. 25	Art. 26 WG
Art. 26	Nieuwe bepaling
Art. 27	Art. 28 WG
Art. 28	Art. 29 WG
Art. 29	Art. 30 WG
Art. 30	Art. 31 WG
Art. 31	Art. 31/1 WG
Art. 32	Art. 32 WG
Art. 33	Art. 33 WG
Art. 34	Art. 34 WG
Art. 35	Art. 35 WG
Art. 36	Art. 36 WG
Art. 37	Art. 37 WG
Art. 38	Art. 38 WG
Art. 39	Art. 39 WG
Art. 40	Art. 40 WG

Art. 41	Art. 41 LU
Art. 42	Art. 42 LU
Art. 43	Art. 43 LU
Art. 44	Art. 44 LU
Art. 45	Art. 45 LU
Art. 46	Art. 46 LU
Art. 47	Art. 47 LU
Art. 48	Art. 48 LU
Art. 49	Art. 49 LU
Art. 50	Art. 50 LU
Art. 51	Art. 51 LU
Art. 52	Art. 52 LU
Art. 53	Art. 53 LU
Art. 54	Art. 54 LU
Art. 55	Art. 55 LU
Art. 56	Art. 56 LU
Art. 57	Art. 57 LU
Art. 58	Art. 58 LU
Art. 59	Art. 59 LU
Art. 60	Art. 60 LU
Art. 61	Art. 61 LU
Art. 62	Art. 62 LU
Art. 63	Art. 63 LU
Art. 64	Art. 64 LU
Art. 65	Art. 65 LU
Art. 66	Art. 66 LU
Art. 67	Art. 67 LU
Art. 68	Art. 6, §§ 1er, 2, 3, 4 et 6, de la loi du 19 décembre 2006 (LS)
Art. 69, §§ 1er tot 3	Art. 7 LS
Art. 69, § 4	Art. 6, § 5, LS
Art. 70	Art. 8 LS et 27 LU
Art. 71	Art. 9 LS
Art. 72	Art. 10 LS
Art. 73	Art. 11 LS
Art. 74	Art. 12 LS
Art. 75	Art. 13 LS
Art. 76	Art. 13/1 LS
Art. 77	Art. 14 LS
Art. 78	Art. 15 LS
Art. 79	Art. 14/1 LS
Art. 80	Art. 14/2 LS
Art. 81	Art. 14/3 LS
Art. 82	Art. 14/4 LS
Art. 83	Art. 14/4*bis* LS
Art. 84	Art. 14/4*ter* LS
Art. 85	Art. 33 LS
Art. 86	Art. 33/1 LS
Art. 87	Art. 33/2 LS
Art. 88	Art. 33/3 LS
Art. 89	Art. 16 LS
Art. 90	Art. 17 LS

Art. 41	Art. 41 WG
Art. 42	Art. 42 WG
Art. 43	Art. 43 WG
Art. 44	Art. 44 WG
Art. 45	Art. 45 WG
Art. 46	Art. 46 WG
Art. 47	Art. 47 WG
Art. 48	Art. 48 WG
Art. 49	Art. 49 WG
Art. 50	Art. 50 WG
Art. 51	Art. 51 WG
Art. 52	Art. 52 WG
Art. 53	Art. 53 WG
Art. 54	Art. 54 WG
Art. 55	Art. 55 WG
Art. 56	Art. 56 WG
Art. 57	Art. 57 WG
Art. 58	Art. 58 WG
Art. 59	Art. 59 WG
Art. 60	Art. 60 WG
Art. 61	Art. 61 WG
Art. 62	Art. 62 WG
Art. 63	Art. 63 WG
Art. 64	Art. 64 WG
Art. 65	Art. 65 WG
Art. 66	Art. 66 WG
Art. 67	Art. 67 WG
Art. 68	Art. 6, §§ 1, 2, 3, 4 en 6 van de wet van 19 december 2006 (WV)
Art. 69, §§ 1 à 3	Art. 7 WV
Art. 69, § 4	Art. 6, § 5, WV
Art. 70	Art. 8 WV en 27 WG
Art. 71	Art. 9 WV
Art. 72	Art. 10 WV
Art. 73	Art. 11 WV
Art. 74	Art. 12 WV
Art. 75	Art. 13 WV
Art. 76	Art. 13/1 WV
Art. 77	Art. 14 WV
Art. 78	Art. 15 WV
Art. 79	Art. 14/1 WV
Art. 80	Art. 14/2 WV
Art. 81	Art. 14/3 WV
Art. 82	Art. 14/4 WV
Art. 83	Art. 14/4*bis* WV
Art. 84	Art. 14/4*ter* WV
Art. 85	Art. 33 WV
Art. 86	Art. 33/1 WV
Art. 87	Art. 33/2 WV
Art. 88	Art. 33/3 WV
Art. 89	Art. 16 WV
Art. 90	Art. 17 WV

Art. 91	Art. 18 LS
Art. 92	Art. 19 LS
Art. 93	Art. 20 LS
Art. 94	Art. 21 LS
Art. 95	Art. 23 LS
Art. 96	Art. 24 LS
Art. 97	Art. 25 LS
Art. 98	Art. 26 LS
Art. 99	Art. 27 LS
Art. 100	Art. 28 LS
Art. 101	Art. 29 LS
Art. 102	Art. 30 LS
Art. 103	Art. 31 LS
Art. 104	Art. 32 LS
Art. 105	Art. 38 LS
Art. 106	Art. 39 LS
Art. 107	Art. 40 LS
Art. 108	Art. 42 LS
Art. 109	Art. 42/1 LS
Art. 110	Art. 43 LS
Art. 111	Art. 44 et 45 LS
Art. 112	Nouvel article
Art. 113	Art. 46 LS
Art. 114	Art. 47 LS
Art. 115	Art. 48 LS
Art. 116	Art. 49 LS
Art. 117	Art. 50 LS
Art. 118	Art. 51 LS
Art. 119	Art. 52 LS
Art. 120	Art. 53 LS
Art. 121	Art. 54 LS
Art. 122	Art. 55 LS
Art. 123	Art. 56 LS
Art. 124	Art. 57 LS
Art. 125	Art. 36 LS
Art. 126	Art. 37 LS
Art. 127, al. 1, 2 et 3	Art. 37/1, al. 1er, 2 et 3 LS
Art. 127, al. 4, première phrase	Art. 37/1, al. 4 LS
Art. 127, al. 4, deuxième et troisième phrases	Art. 37/27, § 1er, 2° LS
Art. 127, al. 5, première phrase	Art. 37/1, al. 5 LS
Art. 127, al. 5, deuxième et troisième phrases	Art. 37/27, § 1er, 3° LS
Art. 127, al. 6	Art. 37/27, § 1er, 3°*bis* LS
Art. 127, al. 7, première phrase	Art. 37/1, al. 6 LS
Art 127, al. 7, deuxième phrase	Art. 37/27, § 1er, 4° LS
Art. 127, al. 7, troisième phrase	Art. 37/27, § 4, 3° LS
Art. 128, al. 1er, 2 et 3	Art. 37/2 LS
Art. 128, al. 4	Art. 37/27, § 1er, 5° LS
Art. 129, al. 1er, première phrase et al. 3 et 4	Art. 37/3 LS
Art. 129, al. 1er, deuxième phrase	Nouvelle disposition
Art. 129, al. 1er, troisième et quatrième phrases	Art. 37/27, § 1er, 6° LS
Art. 129, al. 2	Nouvelle disposition
Art. 130	Art. 37/4 LS

Art. 91	Art. 18 WV
Art. 92	Art. 19 WV
Art. 93	Art. 20 WV
Art. 94	Art. 21 WV
Art. 95	Art. 23 WV
Art. 96	Art. 24 WV
Art. 97	Art. 25 WV
Art. 98	Art. 26 WV
Art. 99	Art. 27 WV
Art. 100	Art. 28 WV
Art. 101	Art. 29 WV
Art. 102	Art. 30 WV
Art. 103	Art. 31 WV
Art. 104	Art. 32 WV
Art. 105	Art. 38 WV
Art. 106	Art. 39 WV
Art. 107	Art. 40 WV
Art. 108	Art. 42 WV
Art. 109	Art. 42/1 WV
Art. 110	Art. 43 WV
Art. 111	Art. 44 en 45 WV
Art. 112	Nieuw artikel
Art. 113	Art. 46 WV
Art. 114	Art. 47 WV
Art. 115	Art. 48 WV
Art. 116	Art. 49 WV
Art. 117	Art. 50 WV
Art. 118	Art. 51 WV
Art. 119	Art. 52 WV
Art. 120	Art. 53 WV
Art. 121	Art. 54 WV
Art. 122	Art. 55 WV
Art. 123	Art. 56 WV
Art. 124	Art. 57 WV
Art. 125	Art. 36 WV
Art. 126	Art. 37 WV
Art. 127, lid 1, 2 en 3	Art. 37/1, lid 1, 2 en 3 WV
Art. 127, lid 4, eerste zin	Art. 37/1, lid 4 WV
Art. 127, lid 4, tweede en derde zin	Art. 37/27, § 1, 2° WV
Art. 127, lid 5, eerste zin	Art. 37/1, lid 5 WV
Art. 127, lid 5, tweede en derde zin	Art. 37/27, § 1, 3° WV
Art. 127, lid 6	Art. 37/27, § 1, 3°*bis* WV
Art. 127, lid 7, eerste zin	Art. 37/1, lid 6 WV
Art 127, lid 7, tweede zin	Art. 37/27, § 1, 4° WV
Art. 127, lid 7, derde zin	Art. 37/27, § 4, 3° WV
Art. 128, lid 1, 2 en 3	Art. 37/2 WV
Art. 128, lid 4	Art. 37/27, § 1, 5° WV
Art. 129, lid 1, eerste zin en lid 3 en 4	Art. 37/3 WV
Art. 129, lid 1, tweede zin	Nieuwe bepaling
Art. 129, lid 1, derde en vierde zins	Art. 37/27, § 1, 6° WV
Art. 129, lid 2	Nieuwe bepaling
Art. 130	Art. 37/4 WV

Art. 131
Art. 132, §§ 1er, 2, 3 et 4
Art. 132, § 5
Art. 133
Art. 134
Art. 135, al. 1er
Art. 135, al. 2, première phrase
Art. 135, al. 2, deuxième phrase
Art. 135, al. 3
Art. 135, al. 4
Art. 135, al. 5
Art. 135, al. 6
Art. 135, al. 7
Art. 136
Art. 137
Art. 138
Art. 139
Art. 140, §§ 1er, 2, 3 et 4
Art. 140, § 5
Art. 141, §§ 1er et 2, al. 1er et 2
Art. 141, § 2, al. 3
Art. 142
Art. 143, al. 1er, 2, 3, 4, 5 et 6, première phrase
Art. 143, al. 6, deuxième phrase
Art. 143, al. 7
Art. 143, al. 8
Art. 144
Art. 145
Art. 146
Art. 147
Art. 148, al. 1er
Art. 148, al. 2
Art. 149, al. 1er
Art. 149, al. 2
Art. 149, al. 3, première phrase
Art. 149, al. 3, deuxième phrase
Art. 149, al. 4, première phrase
Art. 149, al. 4, deuxième et troisième phrases
Art. 149, al 5, 6, 7, 8 et 11
Art. 149, al. 9
Art. 149, al. 10
Art. 150
Art. 151
Art. 152
Art. 153
Art. 154
Art. 155
Art. 156
Art. 157
Art. 158
Art. 159
Art. 160

Art. 37/5 LS
Art. 37/6 LS
Art. 37/27, § 3 LS
Art. 37/7 LS
Art. 37/8 LS
Art. 37/9, al. 1er LS
Art. 37/9, al. 2 LS
Art. 37/27, § 2, 2° LS
Art. 37/9, al. 3 LS
Art. 37/9, al. 4 LS
Art. 37/27, § 2, 3° et 4° LS
Art. 37/27, § 4, 3° LS
Art. 37/9, al. 5 LS
Art. 37/10 LS
Art. 37/11 LS
Art. 37/12 LS
Art. 37/13 LS
Art. 37/14 LS
Art. 37/27, § 3 LS
Art. 37/15 LS
Art. 37/27, § 2, 7° LS
Art. 37/16 LS
Art. 37/17, § 1er, 2, 3, 4, 5 et 6 LS
Nouvelle disposition
Art. 37/27, § 5, 1° LS
Art. 37/27, § 4, 1° et 2° LS
Art. 37/18 LS
Art. 37/19 LS
Art. 37/20 LS
Art. 37/21 LS
Art. 37/27, § 4, 4° LS
Art. 37/27, § 4, 5° LS
Art. 37/17, al. 1er LS
Nouvelle disposition
Art. 37/17, al. 4 LS
Nouvelle disposition
Art. 37/17, al. 6 LS
Nouvelles dispositions
Art. 37/22 LS
Art. 37/27, § 4, 1°
Nouvelle disposition
Art. 37/23 LS
Art. 37/27, § 5, 1° à 6° LS
Art. 37/27, § 6, al. 2 et 3 LS
Art. 4 LI
Art. 5 LI
Art. 6 LI
Art. 7 LI
Art. 8 LI
Art. 9 LI
Art. 10 LI
Art. 11 LI

Art. 131
Art. 132, §§ 1, 2, 3 en 4
Art. 132, § 5
Art. 133
Art. 134
Art. 135, lid 1
Art. 135, lid 2, eerste zin
Art. 135, lid 2, tweede zin
Art. 135, lid 3
Art. 135, lid 4
Art. 135, lid 5
Art. 135, lid 6
Art. 135, lid 7
Art. 136
Art. 137
Art. 138
Art. 139
Art. 140, §§ 1, 2, 3 en 4
Art. 140, § 5
Art. 141, §§ 1 en 2, lid 1 en 2
Art. 141, § 2, lid 3
Art. 142
Art. 143, lid 1, 2, 3, 4, 5 en 6, eerste zin
Art. 143, lid 6, tweede zin
Art. 143, lid 7
Art. 143, lid 8
Art. 144
Art. 145
Art. 146
Art. 147
Art. 148, lid 1
Art. 148, lid 2
Art. 149, lid 1
Art. 149, lid 2
Art. 149, lid 3, eerste zin
Art. 149, lid 3, tweede zin
Art. 149, lid 4, eerste zin
Art. 149, lid 4, tweede en derde zin
Art. 149, lid 5, 6, 7, 8 en 11
Art. 149, lid 9
Art. 149, lid 10
Art. 150
Art. 151
Art. 152
Art. 153
Art. 154
Art. 155
Art. 156
Art. 157
Art. 158
Art. 159
Art. 160

Art. 37/5 WV
Art. 37/6 WV
Art. 37/27, § 3 WV
Art. 37/7 WV
Art. 37/8 WV
Art. 37/9, lid 1 WV
Art. 37/9, lid 2 WV
Art. 37/27, § 2, 2° WV
Art. 37/9, lid 3 WV
Art. 37/9, lid 4 WV
Art. 37/27, § 2, 3° en 4° WV
Art. 37/27, § 4, 3° WV
Art. 37/9, lid 5 WV
Art. 37/10 WV
Art. 37/11 WV
Art. 37/12 WV
Art. 37/13 WV
Art. 37/14 WV
Art. 37/27, § 3 WV
Art. 37/15 WV
Art. 37/27, § 2, 7° WV
Art. 37/16 WV
Art. 37/17, § 1, 2, 3, 4, 5 en 6 WV
Nieuwe bepaling
Art. 37/27, § 5, 1° WV
Art. 37/27, § 4, 1° en 2° WV
Art. 37/18 WV
Art. 37/19 WV
Art. 37/20 WV
Art. 37/21 WV
Art. 37/27, § 4, 4° WV
Art. 37/27, § 4, 5° WV
Art. 37/17, lid 1 WV
Nieuwe bepaling
Art. 37/17, lid 4 WV
Nieuwe bepaling
Art. 37/17, lid 6 WV
Nieuwe bepalingen
Art. 37/22 WV
Art. 37/27, § 4, 1°
Nieuwe bepaling
Art. 37/23 WV
Art. 37/27, § 5, 1° tot 6° WV
Art. 37/27, § 6, lid 2 en 3 WV
Art. 4 WI
Art. 5 WI
Art. 6 WI
Art. 7 WI
Art. 8 WI
Art. 9 WI
Art. 10 WI
Art. 11 WI

Art. 161	Art. 12 LI
Art. 162	Art. 13 LI
Art. 163	Art. 14 LI
Art. 164	Art. 15 LI
Art. 165	Art. 16 LI
Art. 166	Art. 17 LI
Art. 167	Art. 18 LI
Art.168	Art. 19 LI
Art. 169	Art. 20 LI
Art. 170	Art. 21 LI
Art. 171	Art. 22 LI
Art. 172	Art. 23 LI
Art. 173	Art. 24 LI
Art. 174	Art. 25 LI
Art. 175	Art. 26 LI
Art. 176	Art. 27 LI
Art. 177	Art. 28 LI
Art. 178	Art. 29 LI
Art. 179	Art. 30 LI
Art. 180	Art. 31 LI
Art. 181	Art. 32 LI
Art. 182	Art. 33 LI
Art. 183	Art. 34 LI
Art. 184	Art. 35 LI
Art. 185	Art. 36 LI
Art. 186	Art. 37 LI
Art. 187	Art. 38 LI
Art. 188	Art. 39 LI
Art. 189	Art. 40 LI
Art. 190	Art. 41 LI
Art. 191	Art. 42 LI
Art. 192	Art. 43 LI
Art. 193	Art. 44 LI
Art. 194	Art. 45 LI
Art. 195	Art. 46 LI
Art. 196	Art. 47 LI
Art. 197	Art. 48 LI
Art. 198	Art. 49 LI
Art. 199	Art. 50 LI
Art. 200	Art. 51 LI
Art. 201	Art. 52 LI
Art. 202	Art. 53 LI
Art. 203	Art. 54 LI
Art. 204	Art. 55 LI
Art. 205	Art. 56 LI
Art. 206	Art. 57 LI
Art. 207	Art. 58 LI
Art. 208	Art. 59 LI
Art. 209	Art. 60 LI
Art. 210	Art. 61 LI
Art. 211	Art. 62, al. 1er LI
Art. 212	Art. 62, al. 2 et 3 LI

Art. 161
Art. 162
Art. 163
Art. 164
Art. 165
Art. 166
Art. 167
Art.168
Art. 169
Art. 170
Art. 171
Art. 172
Art. 173
Art. 174
Art. 175
Art. 176
Art. 177
Art. 178
Art. 179
Art. 180
Art. 181
Art. 182
Art. 183
Art. 184
Art. 185
Art. 186
Art. 187
Art. 188
Art. 189
Art. 190
Art. 191
Art. 192
Art. 193
Art. 194
Art. 195
Art. 196
Art. 197
Art. 198
Art. 199
Art. 200
Art. 201
Art. 202
Art. 203
Art. 204
Art. 205
Art. 206
Art. 207
Art. 208
Art. 209
Art. 210
Art. 211
Art. 212

Art. 12 WI
Art. 13 WI
Art. 14 WI
Art. 15 WI
Art. 16 WI
Art. 17 WI
Art. 18 WI
Art. 19 WI
Art. 20 WI
Art. 21 WI
Art. 22 WI
Art. 23 WI
Art. 24 WI
Art. 25 WI
Art. 26 WI
Art. 27 WI
Art. 28 WI
Art. 29 WI
Art. 30 WI
Art. 31 WI
Art. 32 WI
Art. 33 WI
Art. 34 WI
Art. 35 WI
Art. 36 WI
Art. 37 WI
Art. 38 WI
Art. 39 WI
Art. 40 WI
Art. 41 WI
Art. 42 WI
Art. 43 WI
Art. 44 WI
Art. 45 WI
Art. 46 WI
Art. 47 WI
Art. 48 WI
Art. 49 WI
Art. 50 WI
Art. 51 WI
Art. 52 WI
Art. 53 WI
Art. 54 WI
Art. 55 WI
Art. 56 WI
Art. 57 WI
Art. 58 WI
Art. 59 WI
Art. 60 WI
Art. 61 WI
Art. 62, lid 1 WI
Art. 62, lid 2 en 3 WI

Art. 213	Art. 58/1 LS
Art. 214	Art. 59/1 LS
Art. 215	Art. 59/2 LS
Art. 216	Art. 59/3 LS
Art. 217	Fusion des articles 68 LU et 58 LS
Art. 218	Fusion des articles 69 LU et 59 LS
Art. 219	Art. 37/24 LS
Art. 220	Art. 37/25 LS
Art. 221	Art. 37/26 LS
Art. 222	Nouvel article
Art. 223	Art. 70 LU
Art. 224	Art. 60 LS
Art. 225	Art. 60/1 LS
Art. 226	Nouvel article
Art. 227	Nouvel article
Annexe 1	Annexe 1 LU
Annexe 2	Annexe 2 LU
Annexe 3	Annexe 3 LU
Annexe 4	Annexe 1 LS
Annexe 5	Annexe 2 LS
Annexe 6	Annexe 3 LS
Annexe 7	Nouvelle annexe
Annexe 8	Annexe 6 LS
Annexe 9	Annexe 7 LS
Annexe 10	Annexe 8 LS
Annexe 11	Annexe 9 LS
Annexe 12	Annexe 10 LS
Annexe 13	Annexe 11 LS
Annexe 14	Annexe 1 LI
Annexe 15	Annexe 2 LI
Annexe 16	Annexe 3 LI
Annexe 17	Annexe 4 LI
Annexe 18	Annexe 5 LI
Annexe 19	Annexe 6 LI
Annexe 20	Annexe 7 LI
Annexe 21	Annexe 8 LI
Annexe 22	Annexe 9 LI
Avant-projet de loi insérant un titre 7/1 dans la loi du (…) portant le Code ferroviaire, en ce qui concerne les matières visées à l'article 77 de la Constitution	
Art. 221/1	Art. 66/1 LU
Art. 221/2	Art. 66/2 LU
Art. 221/3	Art. 14/5 LS
Art. 221/4	Art. 14/6 LS
Art. 221/5	Art. 14/7 LS

Art. 213	Art. 58/1 WV
Art. 214	Art. 59/1 WV
Art. 215	Art. 59/2 WV
Art. 216	Art. 59/3 WV
Art. 217	Fusie van de artikelen 68 (WG) en 58 (WV)
Art. 218	Fusie van de artikelen 69 (WG) en 59 (WV)
Art. 219	Art. 37/24 WV
Art. 220	Art. 37/25 WV
Art. 221	Art. 37/26 WV
Art. 222	Nieuw artikel
Art. 223	Art. 70 WG
Art. 224	Art. 60 WV
Art. 225	Art. 60/1 WV
Art. 226	Nieuw artikel
Art. 227	Nieuw artikel
Bijlage 1	Bijlage 1 WG
Bijlage 2	Bijlage 2 WG
Bijlage 3	Bijlage 3 WG
Bijlage 4	Bijlage 1 WV
Bijlage 5	Bijlage 2 WV
Bijlage 6	Bijlage 3 WV
Bijlage 7	Nieuwe bijlage
Bijlage 8	Bijlage 6 WV
Bijlage 9	Bijlage 7 WV
Bijlage 10	Bijlage 8 WV
Bijlage 11	Bijlage 9 WV
Bijlage 12	Bijlage 10 WV
Bijlage 13	Bijlage 11 WV
Bijlage 14	Bijlage 1 WI
Bijlage 15	Bijlage 2 WI
Bijlage 16	Bijlage 3 WI
Bijlage 17	Bijlage 4 WI
Bijlage 18	Bijlage 5 WI
Bijlage 19	Bijlage 6 WI
Bijlage 20	Bijlage 7 WI
Bijlage 21	Bijlage 8 WI
Bijlage 22	Bijlage 9 WI

Voorontwerp van wet houdende invoeging van een titel 7/1 in de wet van (…) houdende de Spoorcodex, voor wat betreft de aangelegenheden bedoeld in artikel 77 van de Grondwet

Art. 221/1	Art. 66/1 WG
Art. 221/2	Art. 66/2 WG
Art. 221/3	Art. 14/5 WV
Art. 221/4	Art. 14/6 WV
Art. 221/5	Art. 14/7 WV

AVANT-PROJET DE LOI

soumis à l'avis du Conseil d'État

Avant-projet de loi portant le Code ferroviaire

TITRE 1ER

Dispositions générales

Article 1er

Le présent Code ferroviaire règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution.

Le présent Code ferroviaire transpose:

1° la directive 91/440/CEE du Conseil du 29 juillet 1991 relative au développement de chemins de fer communautaires;

2° la directive 95/18/CE du Conseil du 19 juin 1995 concernant les licences des entreprises ferroviaires;

3° la directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité;

4° la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires, ainsi que la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité;

5° la directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relative à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la Communauté;

6° la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté.

Le présent Code ferroviaire transpose partiellement la directive 2012/34/UE du Parlement Européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen.

VOORONTWERP VAN WET

onderworpen aan het advies van de Raad van State

Voorontwerp van wet houdende de Spoorcodex

TITEL 1

Algemene bepalingen

Artikel 1

Deze Spoorcodex regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet.

Deze Spoorcodex voorziet in de omzetting van:

1° richtlijn 91/440/EEG van de Raad van 29 juli 1991 betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap;

2° richtlijn 95/18/EG van de Raad van 19 juni 1995 betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen;

3° richtlijn 2001/14/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001, inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheidscertificering;

4° richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen en tot wijziging van Richtlijn 95/18/EG van de Raad betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen, en van Richtlijn 2001/14/EG van de Raad inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheidscertificering;

5° richtlijn 2007/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 inzake de certificering van machinisten die locomotieven en treinen op het spoorwegsysteem van de Gemeenschap besturen;

6° richtlijn 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 2008 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Gemeenschap.

Deze Spoorcodex voorziet in de gedeeltelijke omzetting van richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte.

CHAPITRE 1ER

Champ d'application

Art. 2

§ 1er. Le présent Code ferroviaire ne s'applique pas:

1° aux infrastructures ferroviaires privées et aux véhicules utilisés sur ces seules infrastructures et destinés à être utilisés exclusivement par leurs propriétaires pour leurs propres opérations de transport de marchandises;

2° aux réseaux ferroviaires qui sont séparés sur le plan fonctionnel du reste du système ferroviaire et qui sont destinés uniquement à l'exploitation de services locaux, urbains ou suburbains de transport de passagers et de marchandises;

3° aux chemins de fer à caractère patrimonial, muséologique et touristique qui disposent de leurs propres réseaux ferroviaires, y compris les ateliers, véhicules et personnels opérant uniquement sur lesdits réseaux et lignes;

4° aux véhicules à caractère patrimonial, muséologique et touristique qui circulent sur le réseau ferroviaire national. Cependant, les règles arrêtées conformément aux articles 27, alinéa 3, 46, alinéa 4, 68, § 1er, 3° et § 2, alinéa 5, et 70, ainsi que le titre 7 s'appliquent à ces véhicules;

5° à l'exception des articles 74, 12° et 82, aux métros, aux tramways et à d'autres systèmes ferroviaires urbains et régionaux faisant usage de light rail ou de tout autre mode lié au rail, pour autant que ces derniers ne circulent pas sur le réseau ferroviaire belge.

§ 2. Le titre 5 ne s'applique pas aux conducteurs de train qui opèrent exclusivement sur des sections de voies qui sont temporairement fermées à la circulation normale pour cause d'entretien, de renouvellement ou de réaménagement du système ferroviaire.

CHAPITRE 2

Définitions

Art. 3

Pour l'application du présent Code, il y a lieu d'entendre par:

1° "Accident": un événement indésirable ou non intentionnel et imprévu, ou un enchaînement particulier d'événements de cette nature, ayant des conséquences préjudiciables; les accidents sont ventilés suivant les types ci-après: collisions, déraillements, accidents aux passages à niveau, accidents de personnes causés par le matériel roulant en marche, incendies et autres;

2° "Accident grave": toute collision de trains ou tout déraillement de train faisant au moins un mort ou au moins

HOOFDSTUK 1

Toepassingsgebied

Art. 2

§ 1. Deze Spoorcodex is niet van toepassing op:

1° spoorweginfrastructuur in particuliere eigendom en enkel op deze infrastructuur gebruikte voertuigen die uitsluitend door hun eigenaar voor eigen goederenvervoer worden gebruikt;

2° spoorwegnetwerken die functioneel gescheiden zijn van de rest van het spoorwegsysteem en uitsluitend bestemd zijn voor de exploitatie van lokale, stedelijke of voorstedelijke diensten voor reizigers- en goederenvervoer;

3° spoorwegen met een patrimoniaal, museum- en toeristisch karakter die over hun eigen spoorwegnetwerken beschikken, met inbegrip van de werkplaatsen, de voertuigen en het personeel waarvan de activiteiten beperkt zijn tot deze netwerken en lijnen;

4° voertuigen die uitsluitend bestemd zijn voor patrimoniale, museum- en toeristische doeleinden en die gebruik maken van het nationale spoorwegnetwerk. Niettemin zijn de regels vastgesteld overeenkomstig de artikelen 27, derde lid, 46, vierde lid en 68, § 1, 3° en § 2, vijfde lid, en 70, alsmede titel 7 van toepassing op deze voertuigen;

5° met uitzondering van de artikelen 74, 12° en 82, op metro- en tramsystemen en andere systemen voor stadsvervoer en regionaal spoorwegvervoer door middel van light rail of andere spoorgebonden modi, voor zover die systemen geen gebruik maken van het Belgische spoorwegnetwerk.

§ 2. Titel 5 is niet van toepassing op treinbestuurders die uitsluitend tewerkgesteld zijn op baanvakken die tijdelijk gesloten zijn voor het normale verkeer, ten behoeve van het onderhoud, de vernieuwing of de herinrichting van het spoorwegsysteem.

HOOFDSTUK 2

Definities

Art. 3

Voor de toepassing van deze Codex wordt verstaan onder:

1° "Ongeval": ongewenste of onbedoelde plotse gebeurtenis of reeks gebeurtenissen met schadelijke gevolgen; ongevallen worden in de volgende categorieën onderverdeeld: botsingen, ontsporingen, ongevallen op spoorwegovergangen, persoonlijke ongevallen veroorzaakt door rollend materieel in beweging, branden en andere ongevallen;

2° "Ernstig ongeval": botsing of ontsporing van treinen waarbij ten minste één persoon omkomt of vijf of meer

cinq blessés graves ou causant d'importants dommages au matériel roulant, à l'infrastructure ou à l'environnement, et tout autre accident similaire ayant des conséquences évidentes sur la réglementation ou la gestion de la sécurité ferroviaire; on entend par "importants dommages" des dommages qui peuvent être immédiatement estimés par un organisme d'enquête à un total d'au moins 2 millions d'euros;

3° "Accord-cadre": la convention définissant les droits et obligations d'un candidat et du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et relative aux capacités de l'infrastructure ferroviaire à répartir et à la tarification à appliquer sur une durée dépassant une seule période de validité de l'horaire de service;

4° "Administration": l'administration chargée du transport ferroviaire;

5° "Agence": l'Agence ferroviaire européenne instituée par le règlement (CE) n° 881/2004 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004;

6° "Agrément de sécurité": l'agrément délivré au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire par l'autorité de sécurité;

7° "Attestation": l'attestation complémentaire harmonisée précisant les infrastructures sur lesquelles le titulaire est autorisé à conduire et le matériel roulant que le titulaire est autorisé à conduire;

8° "Autorisation de mise en circulation": l'acte par lequel l'utilisation d'un sous-système est autorisée sur le réseau ferroviaire belge;

9° "Autorité de sécurité": l'autorité chargée des tâches relatives à la sécurité et à l'interopérabilité des chemins de fer;

10° "Autres personnels de bord assurant des tâches déterminantes pour la sécurité d'exploitation": les personnels embarqués dans le train qui ne sont pas des conducteurs de train, mais qui contribuent à la sécurité du train et à celle des passagers et marchandises transportés. Dans le cadre du présent Code et de ses arrêtés d'exécution ce personnel est désigné par le terme: "accompagnateurs de train de voyageurs". Ce personnel ne comprend pas le personnel de Securail;

11° "Candidat": toute entreprise ferroviaire ou d'autres personnes physiques ou morales ou entités, comme par exemple les autorités compétentes visées dans le règlement (CE) n° 1370/2007 et les chargeurs, les transitaires et les opérateurs de transports combinés ayant des raisons commerciales ou de service public d'acquérir des capacités de l'infrastructure;

12° "Capacité de l'infrastructure ferroviaire": la disponibilité permettant de programmer des sillons sollicités pour un segment de l'infrastructure ferroviaire pendant une certaine période;

personen ernstig gewond raken of grote schade aan het rollend materieel, de infrastructuur of het milieu veroorzaakt, dan wel een soortgelijk ongeval dat duidelijk consequenties heeft voor de regelgeving op het gebied van de veiligheid op het spoor of het veiligheidsbeheer; onder "grote schade" wordt schade verstaan waarvan de totale kosten onmiddellijk door de onderzoekende instantie op ten minste 2 miljoen euro kunnen worden geraamd;

3° "Kaderovereenkomst": een overeenkomst die de rechten en verplichtingen van een kandidaat en van de spoorweginfrastructuurbeheerder vastlegt en die betrekking heeft op de toe te wijzen spoorweginfrastructuurcapaciteit en de toe te passen tarifering voor een periode die langer is dan de geldigheidsduur van één dienstregelingstijdvak;

4° "Bestuur": het bestuur belast met het spoorwegvervoer;

5° "Bureau": het Europees Spoorwegbureau opgericht bij verordening (EG) nr. 881/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004;

6° "Veiligheidsvergunning": de vergunning die door de veiligheidsinstantie aan een spoorweginfrastructuurbeheerder wordt verleend.;

7° "Bevoegdheidsbewijs": het geharmoniseerde aanvullende bevoegdheidsbewijs waarin de infrastructuur en het rollend materieel worden genoemd waar of waarmee de treinbestuurder mag rijden;

8° "Toelating tot indienststelling": handeling waardoor een vergunning wordt toegekend voor het gebruik van een subsysteem op het Belgische spoorwegnetwerk;

9° "Veiligheidsinstantie": de overheid belast met de taken inzake veiligheid en interoperabiliteit op het spoor;

10° "Ander treinpersoneel dat voor de exploitatieveiligheid cruciale taken verricht": treinpersoneel dat geen treinbestuurder is, maar dat bijdraagt tot het waarborgen van de veiligheid van de trein, de passagiers en de vervoerde goederen. In het kader van deze Codex en zijn uitvoeringsbesluiten wordt dit personeel aangeduid met het woord "begeleiders van reizigerstreinen". Dit personeel omvat niet het personeel van Securail;

11° "Kandidaat": elke spoorwegonderneming of andere natuurlijke of rechtspersonen of entiteiten, zoals de bevoegde overheidsinstanties in de zin van verordening (EG) nr. 1370/2007 en verladers, expediteurs en operatoren van gecombineerd vervoer, die om redenen van openbare dienst of om commerciële redenen belang hebben bij de verwerving van infrastructuurcapaciteit;

12° "Spoorweginfrastructuurcapaciteit": het vermogen om voor een bepaalde periode de voor een spoorweginfrastructuurelement gevraagde treinpaden te plannen;

13° “Cas spécifique”: toute partie du système ferroviaire qui nécessite des dispositions particulières dans les STI, temporaires ou définitives, en raison de contraintes géographiques, topographiques, d'environnement urbain ou de cohérence par rapport au système existant. Cela peut comprendre notamment les lignes et réseaux ferroviaires isolés du reste de l'Union européenne, le gabarit, l'écartement ou l'entraxe des voies, les véhicules exclusivement destinés à un usage local, régional ou historique et les véhicules en provenance ou à destination de pays tiers;

14° “Causes”: les actions, omissions, événements ou conditions, ou une combinaison de ceux-ci, qui ont conduit à l'accident ou l'incident;

15° “Centre de formation”: une entité reconnue par l'autorité de sécurité pour donner des cours de formation;

16° “Certificat de sécurité”: le document délivré par l'autorité de sécurité qui a pour objet de démontrer que l'entreprise ferroviaire a établi son système de gestion de la sécurité et est en mesure de satisfaire aux exigences définies dans les STI, dans d'autres dispositions pertinentes du droit européen ainsi que dans les règles de sécurité, afin de maîtriser les risques et de fournir des services de transport sur le réseau en toute sécurité;

17° “Certification du personnel de bord”: la vérification qu'un candidat à la fonction de personnel de bord possède les aptitudes psychologiques, médicales et professionnelles requises;

18° “Conducteur de train”: une personne apte et autorisée à conduire de façon autonome, responsable et sûre des trains, y compris les locomotives, les locomotives de manœuvre, les trains de travaux, les véhicules ferroviaires d'entretien et d'assistance ou les trains destinés au transport ferroviaire de passagers ou de marchandises;

19° “Constituant d'interopérabilité”: tout composant élémentaire, groupe de composants, sous-ensemble ou ensemble complet de matériels incorporés ou destinés à être incorporés dans un sous-système, dont dépend directement ou indirectement l'interopérabilité du système ferroviaire. La notion de “constituant” recouvre des objets matériels mais aussi immatériels comme les logiciels;

20° “Coordination”: la procédure mise en œuvre par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire afin de rechercher une solution en cas de demandes concurrentes pour la réservation de capacités de l'infrastructure ferroviaire;

21° “Détenteur”: la personne ou l'entité propriétaire du véhicule ou disposant d'un droit de disposition sur celui-ci, qui exploite ledit véhicule à titre de moyen de transport et est inscrite en tant que telle au registre national des véhicules (RNV);

22° “Document de référence du réseau”: le document qui précise, de manière détaillée, la description du réseau, les règles générales pour y circuler, les délais, les procédures et

13° “Specifiek geval”: elk deel van het spoorwegsysteem waarvoor om geografische of topografische redenen of omwille van het stadsmilieu en de samenhang van het bestaande systeem, bijzondere tijdelijke of definitieve bepalingen in de TSI's moeten worden opgenomen. Dergelijke gevallen zijn bijvoorbeeld spoorweglijnen en -netwerken die niet verbonden zijn met het netwerk in de rest van de Europese Unie, het profiel, de spoorwijdte of de spoorafstand, alsmede voertuigen die bestemd zijn voor strikt lokaal, regionaal of historisch gebruik en voertuigen met een plaats van vertrek of bestemming in derde landen;

14° “Oorzaken”: de handelingen, verzuimen, gebeurtenissen of omstandigheden, of een combinatie daarvan, die tot het ongeval of het incident hebben geleid;

15° “Opleidingscentrum”: een entiteit die door de veiligheidsinstantie is erkend voor het geven van opleidingscursussen;

16° “Veiligheidscertificaat”: het document dat door de veiligheidsinstantie wordt verleend met als doel te gelden als bewijs dat de spoorwegonderneming een veiligheidsbeheersysteem tot stand heeft gebracht en kan voldoen aan de eisen die zijn vastgelegd in de TSI's en andere toepasselijke Europese wetgeving en in veiligheidsvoorschriften teneinde risico's te beheersen en op een veilige manier vervoerdiensten op het netwerk te kunnen aanbieden;

17° “Certificering van het treinpersoneel”: het nagaan of een kandidaat beschikt over de vereiste psychologische, medische en vakbekwaamheid;

18° “Treinbestuurder”: een persoon die in staat en gemachtigd is tot het zelfstandig, verantwoordelijk en veilig besturen van treinen, daaronder begrepen locomotieven, rangeerlocomotieven, werktreinen, onderhoudsspoorwagens, hulptreinen of treinen voor het vervoer van reizigers of goederen;

19° “Interoperabiliteitsonderdeel”: elke basiscomponent, groep componenten, deel van een samenstel of volledig samenstel van materieel, deel uitmakend of bestemd om deel uit te maken van een subsysteem, en waarvan de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem rechtstreeks of onrechtstreeks afhankelijk is. Het begrip “onderdeel “bevat materiële en ook immateriële zaken, zoals programmatuur;

20° “Coördinatie”: de procedure die door de spoorweginfrastructuurbeheerder wordt gevolgd om een oplossing te vinden in geval van concurrerende aanvragen om spoorweginfrastructuurcapaciteit te reserveren;

21° “Houder”: de persoon of entiteit die eigenaar is van het voertuig of het recht heeft het te gebruiken, die dat voertuig exploiteert als vervoermiddel en die als zodanig is ingeschreven in het Nationaal Voertuigenregister (NVR);

22° “Netverklaring”: de verklaring waarin op gedetailleerde wijze de beschrijving van het netwerk, de algemene verkeersregels, de termijnen, de procedures en criteria betreffende de

les critères relatifs aux systèmes de tarification et de répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire; ce document contient aussi toutes les autres informations nécessaires pour permettre l'introduction de demandes de capacités de l'infrastructure ferroviaire;

23° "Enquête": une procédure visant à prévenir les accidents et incidents et consistant à collecter et analyser des informations, à tirer des conclusions, y compris la détermination des causes et, le cas échéant, à formuler des recommandations en matière de sécurité;

24° "Enquêteur principal": la personne responsable de l'organisation, de la conduite et du contrôle d'une enquête;

25° "Entité adjudicatrice": toute entité publique ou privée, qui commande la conception et/ou la construction, le renouvellement ou le réaménagement d'un sous-système. Cette entité peut être une entreprise ferroviaire, un gestionnaire d'infrastructure ou un détenteur, ou bien le concessionnaire qui est chargé de la mise en œuvre d'un projet;

26° "Entité chargée de l'entretien": une entité chargée de l'entretien d'un véhicule et inscrite en tant que telle dans le Registre national des véhicules;

27° "Entreprise ferroviaire": toute entreprise à statut privé ou public et titulaire d'une licence conformément à la législation européenne applicable, dont l'activité principale est la fourniture de prestations de transport de marchandises et/ou de voyageurs par chemin de fer, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise; ce terme recouvre aussi les entreprises qui assurent uniquement la traction;

28° "Exigences essentielles": l'ensemble des conditions décrites à l'annexe 16 auxquelles doivent satisfaire le système ferroviaire, les sous-systèmes et les constituants d'interopérabilité y compris les interfaces;

29° "Gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire": tout organisme ou toute entreprise chargés en particulier de l'établissement et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire. Ceci peut également inclure la gestion des systèmes de contrôle et de sécurité de l'infrastructure. Les fonctions de gestionnaire de l'infrastructure sur tout ou partie d'un réseau peuvent être attribuées à plusieurs organismes ou entreprises;

30° "Horaire de service": les données définissant tous les mouvements programmés des trains et du matériel roulant, sur l'infrastructure ferroviaire concernée, pendant la période de validité de cet horaire;

31° "Incident": tout événement, autre qu'un accident ou un accident grave, lié à l'exploitation de trains et affectant la sécurité d'exploitation;

32° "Infrastructure ferroviaire": l'ensemble des éléments visés à l'annexe I, partie A, du règlement (CE) n° 851/2006 de la Commission du 9 juin 2006 relatif à la fixation du contenu des différentes positions des schémas de comptabilisation

regelingen voor de heffing van gebruiksrechten en de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit zijn vastgelegd; dit document bevat verder alle andere gegevens die nodig zijn om de aanvragen voor spoorweginfrastructuurcapaciteit in te dienen;

23° "Onderzoek": een procedure die erop gericht is ongevallen en incidenten te voorkomen en die bestaat uit de verzameling en analyse van informatie, het trekken van conclusies, met inbegrip van het bepalen van de oorzaken en, in voorkomend geval, het formuleren van veiligheidsaanbevelingen;

24° "Hoofdonderzoeker": de persoon die is belast met de organisatie en de uitvoering van en het toezicht op een onderzoek;

25° "Aanbestedende dienst": elke openbare of privaatrechtelijke entiteit die opdracht geeft voor het ontwerp en/of de bouw, de vernieuwing of de verbetering van een subsysteem. Deze entiteit kan ofwel een spoorwegonderneming, een infrastructuurbeheerder of een houder zijn, ofwel een concessionaris die belast is met de uitvoering van een project;

26° "Een met het onderhoud belaste entiteit": een entiteit die belast is met het onderhoud van een voertuig en als zodanig ingeschreven is in het Nationaal Voertuigenregister;

27° "Spoorwegonderneming": iedere publiek- of privaatrechtelijke onderneming die in het bezit is van een vergunning overeenkomstig de toepasselijke Europese regelgeving en waarvan de voornaamste activiteit bestaat in het verlenen van spoorwegvervoerdiensten voor goederen en/of voor reizigers, waarbij die onderneming voor de tractie moet zorgen; hiertoe behoren ook ondernemingen die uitsluitend tractie leveren;

28° "Essentiële eisen": het geheel van de in bijlage omschreven voorwaarden waaraan het spoorwegsysteem, de subsystemen en de interoperabiliteitsonderdelen, met inbegrip van de interfaces, moeten voldoen;

29° "Spoorweginfrastructuurbeheerder": elke instantie of onderneming die in het bijzonder voor de totstandbrenging en het onderhoud van de spoorweginfrastructuur verantwoordelijk is. Dit kan tevens het beheer omvatten van de systemen voor controle en veiligheid van de infrastructuur. De functies van de infrastructuurbeheerder van een netwerk of deel van een netwerk kunnen aan verschillende instanties of ondernemingen worden toegewezen;

30° "Dienstregeling": de gegevens over alle geprogrammeerde bewegingen van treinen en rollend materieel die gedurende de periode dat de dienstregeling geldt op de betreffende spoorweginfrastructuur zullen worden uitgevoerd;

31° "Incident": elk voorval, ander dan een ongeval of een ernstig ongeval dat verband houdt met de exploitatie van treinen en dat de exploitatieveiligheid aantast;

32° "Spoorweginfrastructuur": het geheel van de elementen bedoeld in bijlage I, deel A, van verordening (EG) nr. 851/2006 van de Commissie van 9 juni 2006 betreffende de vaststelling van de inhoud van de verschillende posten

de l'annexe Ire du règlement (CEE) n° 1108/70 du Conseil du 4 juin 1970;

33° "Infrastructure saturée": la section de l'infrastructure ferroviaire pour laquelle les demandes de capacités de l'infrastructure ferroviaire ne peuvent être totalement satisfaites pendant certaines périodes, même après coordination des différentes demandes de réservation de capacités;

34° "Interopérabilité": l'aptitude d'un système ferroviaire à permettre la circulation sûre et sans rupture de trains en accomplissant les performances requises pour ces lignes. Cette aptitude dépend de l'ensemble des conditions réglementaires, techniques et opérationnelles qui doivent être remplies pour satisfaire aux exigences essentielles;

35° "Licence": l'attestation par laquelle une entreprise est reconnue par l'autorité compétente d'un État membre de l'Union européenne comme entreprise ferroviaire pour les fournitures de services de transport ferroviaire qui y sont mentionnées;

36° "Licence de conducteur de train": le permis délivré à un conducteur de train par l'autorité de sécurité attestant que le conducteur remplit des conditions minimales en matière d'exigences médicales, psychologiques, de scolarité de base et de compétences professionnelles générales;

37° "Méthodes de sécurité communes (MSC)": les méthodes qui seront élaborées pour décrire comment évaluer les niveaux de sécurité, la réalisation des objectifs de sécurité et la conformité à d'autres exigences en matière de sécurité;

38° "Ministre": le ministre qui a la régulation du transport ferroviaire dans ses attributions;

39° "Mise en exploitation": ensemble des opérations en ce compris la mise à jour de l'agrément de sécurité et des certificats de sécurité par lesquelles l'utilisation d'un sous-système ou d'un ensemble de sous-systèmes est autorisé sur le réseau ferroviaire belge;

40° "Mise en service": l'ensemble des opérations par lesquelles un sous-système ou un véhicule est mis en état de fonctionnement nominal;

41° "Norme harmonisée": toute norme européenne adoptée par l'un des organismes de normalisation européens énumérés à l'annexe I de la directive 98/34/CE du Parlement européen et du Conseil du 22 juin 1998 prévoyant une procédure d'information dans le domaine des normes et réglementations techniques et des règles relatives aux services de la société de l'information et qui, seule ou conjointement à d'autres normes, constitue une solution pour le respect d'une disposition légale;

42° "Objectifs de sécurité communs (OSC)": les niveaux de sécurité que doivent au moins atteindre les différentes parties du système ferroviaire (comme le système ferroviaire conventionnel, le système ferroviaire à grande vitesse, les tunnels ferroviaires de grande longueur ou les lignes

van de boekhoudkundige schema's bedoeld in bijlage I bij verordening (EEG) nr. 1108/70 van de Raad van 4 juni 1970;

33° "Overbelaste infrastructuur": het gedeelte van de spoorweginfrastructuur waarvoor gedurende bepaalde tijdvakken, zelfs na coördinatie van de verschillende capaciteitsaanvragen, niet volledig aan de infrastructuurcapaciteitaanvraag kan worden voldaan;

34° "Interoperabiliteit": de geschiktheid van een spoorwegsysteem voor een veilig en ononderbroken treinverkeer waarbij de voor de betrokken lijnen vereiste prestaties worden verricht. Deze geschiktheid hangt af van het geheel van wettelijke, technische en operationele voorwaarden die moeten vervuld worden om aan de essentiële eisen te voldoen;

35° "Vergunning": de vergunning waardoor een onderneming door een bevoegde overheid van een lidstaat van de Europese Unie wordt erkend als spoorwegonderneming voor de verlening van de spoorwegvervoerdiensten die erop vermeld zijn;

36° "Vergunning van treinbestuurder": de vergunning afgegeven aan een treinbestuurder door de veiligheidsinstantie die attesteert dat de treinbestuurder voldoet aan de minimumvoorwaarden voor wat betreft medische eisen, psychologische eisen, basisscholing en algemene vakbekwaamheid;

37° "Gemeenschappelijke veiligheidsmethoden (GVM)": de methoden die worden ontwikkeld om te beschrijven hoe de veiligheidsniveaus, het bereiken van de veiligheidsdoelen en de conformiteit met andere veiligheidsvoorschriften worden beoordeeld;

38° "Minister": de minister die bevoegd is voor de regulering van het spoorwegvervoer;

39° "Ingebruikname": alle handelingen waardoor het gebruik van een subsysteem of van een verzameling van subsystemen wordt toegelaten op het Belgische spoorwegnetwerk, hieronder begrepen de bijgewerkte veiligheidsvergunning en de veiligheidscertificaten;

40° "Indienststelling": alle handelingen door middel waarvan een subsysteem of een voertuig in zijn nominale werkingstoestand wordt gebracht;

41° "Geharmoniseerde norm": elke Europese norm die is opgesteld door één van de Europese normalisatie-instellingen die vermeld worden in bijlage I bij richtlijn 98/34/EG van het Europees Parlement en de Raad van 22 juni 1998 betreffende een informatieprocedure op het gebied van normen en technische voorschriften en regels betreffende de diensten van de informatiemaatschappij, en die alleen of samen met andere normen een oplossing vormt voor het probleem van de naleving van een wetgevingsbepaling;

42° "Gemeenschappelijke veiligheidsdoelen (GVD)": de veiligheidsniveaus die ten minste moeten worden gehaald door de verschillende onderdelen van het spoorwegsysteem (zoals het conventionele spoorwegsysteem, het hogesnelheidsspoorwegsysteem, lange spoorwegtunnels of lijnen

uniquement utilisées pour le transport de marchandises) et le système dans son ensemble, exprimés sous forme de critères d'acceptation des risques;

43° "Organe de contrôle": l'autorité de régulation économique du transport ferroviaire;

44° "Organisme d'enquête": l'organe chargé de mener les enquêtes sur les accidents et les incidents;

45° "Organismes désignés": les organismes chargés d'instruire la procédure de vérification des sous-systèmes par rapport aux règles nationales techniques en l'absence de STI ou en cas de dérogation à celles-ci;

46° "Organismes notifiés": les organismes chargés d'évaluer la conformité ou l'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité ou d'instruire la procédure de vérification "CE" des sous-systèmes;

47° "Paramètre fondamental": toute condition réglementaire, technique ou opérationnelle qui est essentielle pour l'interopérabilité et qui est spécifiée dans les STI pertinentes;

48° "Partie intéressée": l'entreprise ferroviaire qui a introduit une demande de capacités de l'infrastructure ainsi que les autres parties qui souhaitent formuler des commentaires au sujet de l'incidence que l'horaire de service pourrait avoir sur leur aptitude à fournir des services ferroviaires durant la période de validité de l'horaire de service;

49° "Personnel de bord": le personnel composé, d'une part, des conducteurs de train et, d'autre part, des autres personnels de bord assurant des tâches déterminantes pour la sécurité;

50° "Plan de renforcement des capacités": une mesure ou une série de mesures, assorties d'un calendrier de mise en œuvre et visant à réduire les contraintes en matière de capacité qui entraînent la déclaration d'une section de l'infrastructure ferroviaire comme "infrastructure saturée";

51° "Projet à un stade avancé de développement": tout projet dont la phase de planification/construction est à un stade tel qu'une modification des spécifications techniques serait inacceptable pour l'État membre concerné. Cet empêchement peut être de nature juridique, contractuelle, économique, financière, sociale ou environnementale et doit être dûment justifié;

52° "Réaménagement": les travaux importants de modification d'un sous-système ou d'une partie de sous-système améliorant les performances globales du sous-système;

53° "Registre national des véhicules (RNV)": le registre des véhicules autorisés à circuler sur le réseau ferroviaire belge;

die uitsluitend voor goederenvervoer worden gebruikt) en door het systeem als geheel in de vorm van criteria voor risicoacceptatie;

43° "Toezichthoudende orgaan": de overheid bevoegd voor de economische regulering van het spoorwegvervoer;

44° "Onderzoeksorgaan": het orgaan belast met het uitvoeren van onderzoeken naar ongevallen en incidenten;

45° "Aangewezen instanties": de instanties die belast zijn met het onderzoek ten behoeve van de keuringsprocedure van de subsystemen aan de hand van de nationale technische voorschriften bij afwezigheid van TSI's of ingeval van afwijking ervan;

46° "Aangemelde instanties": de instanties die belast zijn met het onderzoek ten behoeve van de keuringsprocedure "EG" van de subsystemen aan de hand van de van toepassing zijnde veiligheidsvoorschriften;

47° "Fundamentele parameter": elke reglementaire, technische of operationele voorwaarde die essentieel is voor de interoperabiliteit en die nader bepaald wordt door de relevante TSI's;

48° "Belanghebbende partij": de spoorwegonderneming die een aanvraag voor spoorweginfrastructuurcapaciteit heeft ingediend, evenals de andere partijen die bemerkingen willen maken over de weerslag die de dienstregeling zou kunnen hebben op de mogelijkheid tot het verlenen van spoorwegdiensten tijdens de geldigheidsperiode van de dienstregeling;

49° "Treinpersoneel": het personeel samengesteld uit, enerzijds, treinbestuurders en, anderzijds, ander treinpersoneel dat voor de veiligheid cruciale taken verricht;

50° "Capaciteitsvergrotingsplan": een maatregel of een reeks van maatregelen met een tijdschema voor de uitvoering daarvan die wordt voorgesteld om de capaciteitsbeperkingen te verminderen die ertoe leiden dat een infrastructuurgedeelte tot "overbelaste spoorweginfrastructuur" wordt verklaard;

51° "Project in een vergevorderd stadium van ontwikkeling": elk project waarvan de planning/aanlegfase zodanig is gevorderd dat een wijziging van de technische specificaties onaanvaardbaar zou zijn voor de betrokken lidstaat. Dit beletsel kan van juridische, contractuele, economische, financiële of sociale aard zijn of verband houden met milieuredenen en moet voldoende gemotiveerd worden;

52°"Verbetering": belangrijke werkzaamheden waarbij een subsysteem of een deel van een subsysteem wordt gewijzigd en die een verbetering van de algemene prestaties van het subsysteem tot gevolg hebben;

53° "Nationaal voertuigenregister (NVR)": het register van voertuigen waarmee het is toegestaan om te rijden op het Belgische spoorwegnetwerk;

54° “Règles nationales techniques”: les règles techniques en usage visées à l’article 17, § 3, de la directive 2008/57/CE;

55° “Règles de sécurité”: toutes les règles qui contiennent des exigences en matière de sécurité ferroviaire, imposées sur le réseau belge, quel que soit l’organisme qui les édicte;

56° “Règles nationales de sécurité”: toutes les règles qui contiennent des exigences en matière de sécurité ferroviaire, qui sont imposées au niveau des États membres et sont applicables à plus d’une entreprise ferroviaire, quel que soit l’organisme qui les prescrit;

57° “Renouvellement de l’infrastructure ferroviaire”: les travaux importants de substitution d’un sous-système ou d’une partie de sous-système ne modifiant pas les performances globales du sous-système;

58° “Répartition”: l’affectation par le gestionnaire de l’infrastructure ferroviaire des capacités de l’infrastructure ferroviaire;

59° “Réseau”: les lignes, les gares, les terminaux et tout type d’équipement fixe nécessaire pour assurer l’exploitation sûre et continue du système ferroviaire;

60° “Série”: un nombre de véhicules identiques dont la conception relève du même type;

61° “Service de transport international de marchandises”: un service de transport ferroviaire de marchandises dans le cadre duquel le train franchit au moins une fois la frontière d’un État membre; le train peut être assemblé et/ou divisé, et les différentes parties le constituant peuvent avoir des provenances et destinations différentes, à condition que tous les wagons franchissent au moins une frontière;

62° “Service de transport international de voyageurs”: un service de transport de voyageurs dans le cadre duquel le train franchit au moins une fois la frontière d’un État membre et dont l’objet principal est le transport de voyageurs entre gares situées dans des Etats membres différents; le train peut être divisé ou assemblé et divisé, et les différentes parties le constituant peuvent avoir des provenances et des destinations différentes, à condition que toutes les voitures franchissent au moins une frontière;

63° “Service ferroviaire”: toute prestation de transport national ou international de voyageurs, de marchandises ou de transport combiné national ou international de marchandises;

64° “Sillon”: la capacité de l’infrastructure ferroviaire requise pour faire circuler un train d’un point à un autre à un moment donné;

65° “Sous-systèmes”: le résultat de la subdivision du système ferroviaire tel qu’indiqué à l’annexe 15 et pour lequel des exigences essentielles doivent être définies. Ces sous-systèmes sont de nature structurelle ou fonctionnelle;

54° “Nationale technische voorschriften”: de van toepassing zijnde technische voorschriften bedoeld in artikel 17, § 3, van richtlijn 2008/57/EG;

55° “Veiligheidsvoorschriften”: alle voorschriften die eisen betreffende de veiligheid op het spoor bevatten die van toepassing zijn op het Belgische netwerk van welke instantie de regelgeving ook uitgaat;

56° “Nationale veiligheidsvoorschriften”: alle voorschriften die eisen betreffende de veiligheid op het spoor in een lidstaat bevatten en die van toepassing zijn op meer dan één spoorwegonderneming, ongeacht welke instantie ze uitvaardigt;

57° “Vernieuwing van de spoorweginfrastructuur”: belangrijke vervangingswerkzaamheden waarbij een subsysteem of deel van een subsysteem wordt gewijzigd en die geen wijziging van de algemene prestaties van het subsysteem tot gevolg hebben;

58° “Toewijzing”: de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit door de spoorweginfrastructuurbeheerder;

59° “Netwerk”: de lijnen, stations, terminals en alle soorten vaste uitrusting die nodig zijn voor een veilige en continue uitbating van het spoorwegsysteem;

60° “Serie”: een aantal identieke voertuigen van hetzelfde type-ontwerp;

61° “Internationale goederenvervoerdienst”: een spoorwegvervoerdienst van goederen waarbij de trein ten minste één keer de grens van een lidstaat overschrijdt; de trein kan worden samengesteld en/of gesplitst en de verschillende delen ervan kunnen een verschillende herkomst en bestemming hebben, zolang alle wagons ten minste één grens overschrijden;

62° “Internationale reizigersvervoerdienst”: een reizigersvervoerdienst in het kader waarvan de trein ten minste eenmaal de grens van een lidstaat oversteekt en die in hoofdzaak bedoeld is om reizigers tussen stations in verschillende lidstaten te vervoeren; de trein kan worden gesplitst of samengesteld en gesplitst en de samenstellende delen kunnen een verschillende herkomst en bestemming hebben, op voorwaarde dat alle rijtuigen ten minste één grens oversteken;

63° “Spoorwegvervoerdienst”: elk nationaal of internationaal vervoer van reizigers of van goederen of elk nationaal of internationaal gecombineerd vervoer van goederen;

64° “Treinpad”: de spoorweginfrastructuurcapaciteit die nodig is om een trein in een bepaald tijdvak tussen twee plaatsen te laten rijden;

65° “Subsystemen”: het resultaat van de onderverdeling van het spoorwegsysteem zoals omschreven in bijlage 15 waarvoor essentiële eisen moeten worden gedefinieerd. Deze subsystemen zijn van structurele of functionele aard;

66° “Spécification européenne”: une spécification technique commune, un agrément technique européen ou une norme nationale transposant une norme européenne tels que définis à l’article 67*bis* de l’arrêté royal du 10 janvier 1996 relatif aux marchés publics de travaux, de fournitures et de services dans les secteurs de l’eau, de l’énergie, des transports et des services postaux;

67° “Spécifications techniques d’interopérabilité (STI)”: les spécifications dont chaque sous-système ou partie de sous-système fait l’objet en vue de satisfaire aux exigences essentielles et d’assurer l’interopérabilité du système ferroviaire;

68° “Substitution dans le cadre d’un entretien”: le remplacement de composants par des pièces de fonction et performances identiques dans le cadre d’un entretien préventif ou correcteur;

69° “Système de gestion de la sécurité”: l’organisation et les dispositions établies par le gestionnaire de l’infrastructure ferroviaire ou une entreprise ferroviaire pour assurer la gestion sûre de ses activités;

70° “Système ferroviaire”: le système constitué par les infrastructures ferroviaires, comprenant les lignes et les installations fixes du système ferroviaire, et les véhicules de toute catégorie et origine, qui parcourent ces infrastructures;

71° “Système ferroviaire transeuropéen”: les systèmes ferroviaires transeuropéens conventionnels et à grande vitesse décrits à l’annexe 14;

72° “Type de véhicule”: un type de véhicule définissant les caractéristiques de conception essentielles du véhicule, telles que visées par l’attestation d’examen de type “CE” unique décrite dans le module B de l’annexe II de la décision n° 768/2008/CE du Parlement européen et du Conseil du 9 juillet 2008 relative à un cadre commun pour la commercialisation des produits et abrogeant la décision 93/465/CEE du Conseil;

73° “Véhicule”: un véhicule ferroviaire apte à circuler sur ses propres roues sur une ligne ferroviaire, avec ou sans traction. Un véhicule se compose d’un ou plusieurs sous-systèmes de nature structurelle et fonctionnelle ou de parties de ces sous-systèmes.

TITRE 2

Séparation entre, d’une part, l’activité de transport et la gestion de l’infrastructure ferroviaire et, d’autre part, entre la fourniture de services de transport de voyageurs au titre des missions de service public et les activités relatives à la fourniture d’autres services de transport ou à toute autre activité

Art. 4

§ 1er. Les entreprises, qui fournissent des services de transport ferroviaire et qui exercent la gestion de l’infrastructure

66° “Europese specificatie”: een gemeenschappelijke technische specificatie, een Europese technische goedkeuring of een nationale norm waarin een Europese norm is omgezet, zoals gedefinieerd in artikel 67*bis* van het koninklijk besluit van 10 januari 1996 betreffende de overheidsopdrachten voor aanneming van werken, leveringen en diensten in de sectoren van water, energie, vervoer en postdiensten;

67° “Technische specificatie interoperabiliteit (TSI)”: de specificaties die voor elk subsysteem of gedeelte van een subsysteem gelden, ten einde aan de essentiële eisen te voldoen en de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem te verzekeren;

68° “Vervanging in het kader van een onderhoud”: vervanging van onderdelen door onderdelen met een identieke functie en identieke prestaties in het kader van preventief onderhoud of herstelwerkzaamheden;

69° “Veiligheidsbeheersysteem”: de organisatie en de regelingen die door de spoorweginfrastructuurbeheerder of een spoorwegonderneming tot stand zijn gebracht om hun activiteiten veilig te laten verlopen;

70° “Spoorwegsysteem”: het systeem van de spoorweginfrastructuur, bestaande uit de lijnen en vaste installaties van het spoorwegnetwerk en het rollend materieel, ongeacht categorie of herkomst, dat gebruik maakt van deze infrastructuur;

71° “Trans-Europese spoorwegsysteem”: de in bijlage 14 beschreven trans-Europese conventionele spoorwegsystemen en trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsystemen;

72° “Voertuigtype”: een voertuigtype dat beantwoordt aan de fundamentele ontwerpkenmerken van het voertuig aangegeven in een enkele verklaring van “EG” -typeonderzoek zoals omschreven in module B van bijlage II van besluit nr. 768/2008/EG van het Europees Parlement en de Raad van 9 juli 2008 betreffende een gemeenschappelijk kader voor het verhandelen van producten en tot intrekking van besluit 93/465/EEG van de Raad;

73° “Voertuig”: een spoorvoertuig dat op eigen wielen voortbeweegt op spoorlijnen, met of zonder tractie. Een voertuig bestaat uit één of meer structurele en functionele subsystemen of onderdelen van dergelijke subsystemen.

TITEL 2

Scheiding tussen de spoorwegvervoersactiviteit en het spoorweginfrastructuurbeheer enerzijds, en tussen het uitvoeren van reizigersvervoerdiensten in opdracht van openbare dienst en activiteiten met betrekking tot andere vervoerdiensten of andere bedrijfsactiviteiten anderzijds

Art. 4

§ 1. Ondernemingen, die zowel spoorwegvervoerdiensten als activiteiten met betrekking tot beheer van

ferroviaire, tiennent dans leur comptabilité interne des comptes séparés, d'une part, pour l'activité relative à la fourniture de services de transport ferroviaire et, d'autre part, pour la gestion de l'infrastructure ferroviaire. L'annexe de leur compte annuel contient des bilans, des comptes de résultats et des flux de trésorerie séparés, d'une part, pour les activités relatives à la fourniture de services de transport et, d'autre part, pour les activités concernant la gestion de l'infrastructure ferroviaire.

Les aides publiques versées pour la fourniture de services de transport ferroviaire ou pour la gestion de l'infrastructure ferroviaire ne peuvent être transférées à l'autre activité.

Les comptes relatifs aux deux activités sont tenus de façon à refléter cette interdiction.

§ 2. Les entreprises ferroviaires tiennent dans leur comptabilité interne des comptes séparés relatifs à l'activité de transport ferroviaire de marchandises. L'annexe de leur compte annuel contient un bilan, un compte de résultat et un flux de trésorerie séparés pour l'activité de transport ferroviaire de marchandises.

Les contributions versées à la fourniture de services de transport de voyageurs au titre des missions de service public doivent figurer séparément dans les comptes correspondants et ne peuvent pas être transférées à l'activité relative à la fourniture d'autres services de transport ou à toute autre activité.

TITRE 3

Utilisation de l'infrastructure ferroviaire

CHAPITRE 1ER

Accès à l'infrastructure ferroviaire

Section 1re

Droit d'accès et de transit

Art. 5

Ont un droit d'accès à l'infrastructure ferroviaire:

1° La Société nationale des Chemins de fer belges pour l'exploitation de l'ensemble de ses activités de transports;

2° Toute entreprise ferroviaire établie dans un État membre de l'Union européenne, pour l'exploitation de tout type de services de transport de marchandises;

3° Toute entreprise ferroviaire établie dans un État membre de l'Union européenne pour l'exploitation de services de transport international de voyageurs;

spoorweginfrastructuur verrichten, houden in hun interne boekhouding afzonderlijke rekeningen aan, enerzijds, voor de activiteit met betrekking tot het verlenen van spoorwegvervoerdiensten en, anderzijds, voor het beheer van spoorweginfrastructuur. De toelichting bij hun jaarrekening bevat afzonderlijke balansen, resultatenrekeningen en kasstroomoverzichten voor de activiteiten met betrekking tot de levering van spoorwegvervoerdiensten enerzijds, en voor de activiteiten betreffende het beheer van de spoorweginfrastructuur anderzijds.

Overheidsmiddelen die hetzij voor het verrichten van spoorwegvervoerdiensten, hetzij voor het beheer van spoorweginfrastructuur worden verstrekt, mogen niet worden overgedragen naar de andere activiteit.

Dit verbod moet terug te vinden zijn in de wijze waarop elke onderneming de boekhouding van deze twee activiteiten voert.

§ 2. Spoorwegondernemingen houden in hun interne boekhouding afzonderlijke rekeningen aan met betrekking tot de activiteit van goederenvervoer per spoor. De toelichting bij hun jaarrekening bevat een afzonderlijke balans, resultatenrekening en kasstroomoverzicht met betrekking tot de activiteit van goederenvervoer per spoor.

Financiële middelen voor het uitvoeren van reizigersvervoerdiensten in opdracht van openbare dienst, moeten afzonderlijk in de desbetreffende rekeningen worden weergegeven en mogen niet worden overgedragen naar de activiteit met betrekking tot andere vervoerdiensten of andere bedrijfsactiviteiten.

TITEL 3

Gebruik van de spoorweginfrastructuur

HOOFDSTUK 1

Toegang tot de spoorweginfrastructuur

Afdeling 1

Toegangs- en doorvoerrecht

Art. 5

Hebben toegang tot de spoorweginfrastructuur:

1° De Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen voor de exploitatie van al haar vervoersactiviteiten;

2° Elke spoorwegonderneming die gevestigd is in een lidstaat van de Europese Unie voor de exploitatie van elk type van goederenvervoerdiensten;

3° Elke spoorwegonderneming die gevestigd is in een lidstaat van de Europese Unie, voor de exploitatie van internationale reizigersvervoerdiensten;

4° Toute association touristique effectuant des circulations à des fins touristiques avec du matériel historique et reconnue à cette fin.

Art. 6

Au cours d'un service international de transport de voyageurs, l'entreprise ferroviaire a le droit de prendre et de déposer des voyageurs dans toute gare située sur le trajet international, y compris pour le transport de voyageurs sur des parties de ce trajet situées entre deux gares belges.

Art. 7

Toute entreprise ferroviaire voulant effectuer les services de transport ferroviaire et avoir accès à l'infrastructure ferroviaire doit être en possession:

1° d'une licence appropriée aux types de services qu'elle offre et délivrée par l'autorité compétente d'un État membre de l'Union européenne;

2° d'un certificat de sécurité ferroviaire;

3° de capacités disponibles de l'infrastructure ferroviaire octroyées par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.

Art. 8

Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire circule librement sur son réseau aux fins d'entretien et de gestion, de renouvellement et d'extension de l'infrastructure ferroviaire, dans le respect des règles de sécurité imposées à tout utilisateur de l'infrastructure ferroviaire.

Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire met à disposition des organismes notifiés et désignés ainsi que des entreprises ferroviaires, l'infrastructure ferroviaire, afin de réaliser des essais prévus conformément aux dispositions du titre 6 et dans le respect des règles de sécurité.

Pour effectuer les essais visés à l'alinéa 2, le candidat doit payer au gestionnaire de l'infrastructure une redevance d'essai relative aux véhicules utilisés pour effectuer les essais qui couvre les coûts du gestionnaire de l'infrastructure. Le Roi détermine les règles de calcul et les modalités de paiement de cette redevance d'essai.

4° Elke toeristische onderneming die ritten verricht voor toeristische doeleinden met historisch materieel en daartoe erkend is.

Art. 6

Bij een internationale reizigersvervoerdienst heeft de spoorwegonderneming het recht op het internationale traject reizigers te laten opstappen in elk station en ze te laten uitstappen in een ander station, ook voor het vervoer van reizigers op gedeelten van dat traject die tussen twee Belgische stations liggen.

Art. 7

Elke spoorwegonderneming die spoorweg-vervoerdiensten wil verrichten en toegang wil hebben tot de spoorweginfrastructuur moet in het bezit zijn van:

1° een vergunning die bestemd is voor het type diensten dat ze aanbiedt, afgeleverd door de bevoegde overheid van een lidstaat van de Europese Unie;

2° een spoorwegveiligheidscertificaat;

3° beschikbare spoorweginfrastructuurcapaciteiten toegekend door de spoorweginfrastructuurbeheerder.

Art. 8

De spoorweginfrastructuurbeheerder verplaatst zich vrij op zijn netwerk, met het oog op het onderhoud, het beheer, de vernieuwing en de uitbreiding van de spoorweginfrastructuur, met naleving van de veiligheidsmaatregelen die aan elke gebruiker van de spoorweginfrastructuur worden opgelegd.

De spoorweginfrastructuurbeheerder stelt de spoorweginfrastructuur ter beschikking van de aangemelde en aangewezen instanties alsook van de spoorwegondernemingen, teneinde tests te verrichten in overeenstemming met de bepalingen van titel 6 en mits naleving van de veiligheidsvoorschriften.

Voor het verrichten van testen bedoeld in het tweede lid, moet de kandidaat een testretributie betalen aan de infrastructuurbeheerder die betrekking heeft op de voertuigen waarmee de testen worden verricht en die de kosten van de infrastructuurbeheerder dekt. De Koning bepaalt de wijze van berekening en de betalingswijzen van deze testretributie.

Section 2

Services à fournir aux entreprises ferroviaires

Art. 9

§ 1er. L'accès par le réseau ferré aux services liés aux activités ferroviaires visées à l'article 5, ainsi que la fourniture de ces services dans les terminaux et les ports qui desservent ou peuvent desservir plus d'un client final sont assurés à toutes les entreprises ferroviaires d'une manière non discriminatoire et transparente et les demandes des entreprises ferroviaires ne peuvent être soumises à des restrictions que s'il existe d'autres solutions viables par chemin de fer aux conditions du marché.

§ 2. L'entreprise ferroviaire peut prétendre, sur une base non discriminatoire, à l'ensemble des prestations minimales visées au point 1 de l'annexe 1 ainsi qu'à l'accès par le réseau aux infrastructures de services décrits à l'annexe 1. Les services visés au point 2 de l'annexe 1 sont fournis de manière non discriminatoire; les demandes des entreprises ferroviaires pour les services visés au point 2 de l'annexe 1 ne peuvent être rejetées que s'il existe d'autres options viables aux conditions du marché.

§ 3. Des services complémentaires, visés à l'annexe 1, point 3, peuvent être fournis à la demande d'une entreprise ferroviaire par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire. Dans une telle hypothèse, ils doivent être fournis de manière non discriminatoire à l'égard de tout candidat qui en fait la demande.

§ 4. L'entreprise ferroviaire peut demander au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou à d'autres fournisseurs de fournir les services connexes visés à l'annexe 1, point 4. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire n'est pas tenu de fournir ces services.

Section 3

Autorisations

Art. 10

Sous réserve d'autres dispositions, les autorisations relatives aux installations des impétrants ainsi qu'à la construction d'ouvrages d'art au-dessus ou au-dessous du chemin de fer sont délivrées par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire. Il établit et tient à jour un inventaire y relatif.

Les installations qui peuvent présenter un risque pour la population ou l'environnement sont clairement identifiées et localisées par rapport au réseau ferroviaire.

Afdeling 2

Diensten die aan de spoorwegondernemingen moeten worden geleverd

Art. 9

§ 1. De toegang via het spoor tot diensten in verband met spoorwegactiviteiten overeenkomstig artikel 5, alsmede de verlening van deze diensten in terminals en havens waarbij meer dan één eindgebruiker wordt bediend of kan worden bediend, worden toegestaan aan alle spoorwegondernemingen op niet-discriminerende en transparante wijze en verzoeken van spoorwegondernemingen kunnen alleen onderworpen worden aan beperkingen indien er haalbare spoorwegalternatieven onder marktvoorwaarden voorhanden zijn.

§ 2. Een spoorwegonderneming heeft op een niet-discriminerende basis recht op het minimum toegangspakket bedoeld in punt 1 van de bijlage 1 en op de toegang via het spoor tot voorzieningen, als omschreven in bijlage 1. De in het punt 2 van bijlage 1 bedoelde diensten worden op een niet-discriminerende wijze verleend; verzoeken van spoorwegondernemingen om de in punt 2 van bijlage 1 bedoelde diensten mogen slechts worden afgewezen als er, onder marktvoorwaarden, haalbare alternatieven bestaan.

§ 3. Aanvullende diensten, bedoeld in bijlage 1, punt 3, kunnen op vraag van een spoorwegonderneming door de spoorweginfrastructuurbeheerder worden verleend. In dat geval moeten zij op niet-discriminerende wijze verleend worden aan elke kandidaat die erom vraagt.

§ 4. De spoorwegonderneming kan aan de spoorweginfrastructuurbeheerder of aan andere leveranciers vragen de ondersteunende diensten bedoeld in bijlage 1, punt 4, te verlenen. De spoorweginfrastructuurbeheerder is niet verplicht deze diensten te verlenen.

Afdeling 3

Vergunningen

Art. 10

Onverminderd andersluidende bepalingen worden de vergunningen met betrekking tot de installaties van de verkrijgers en tot de bouw van kunstwerken boven en onder de spoorweg afgegeven door de spoorweginfrastructuurbeheerder. Hij maakt een inventaris op en houdt deze bij.

De installaties die een potentieel gevaar voor de bevolking of voor het milieu kunnen inhouden worden duidelijk aangegeven en gelokaliseerd ten opzichte van het spoorwegnetwerk.

CHAPITRE 2

Licence d'entreprise ferroviaire

Section 1re

Principes

Art. 11

Toute entreprise ayant un siège d'exploitation en Belgique a le droit de demander auprès du ministre une licence lui permettant d'être reconnue comme entreprise ferroviaire.

Art. 12

La licence est incessible et détermine les types de services pour lesquels elle est valable. Elle est valable sur tout le territoire de l'Union européenne.

Section 2

Conditions de délivrance de la licence

Art. 13

§ 1er. Pour obtenir une licence, le demandeur doit pouvoir démontrer à tout moment et dès le début de ses activités, qu'il satisfait ou satisfera aux conditions, déterminées par le Roi par un arrêté délibéré en Conseil des ministres, en matière de capacité financière, de capacité professionnelle, de couverture de sa responsabilité civile ainsi qu'en matière d'honorabilité.

§ 2. Aux fins du § 1er, toute entreprise qui demande une licence doit fournir tous les renseignements utiles.

§ 3. Le Roi détermine les modalités d'introduction de la demande et de délivrance de la licence.

§ 4. Le Roi fixe les montants minimaux pour la couverture de la responsabilité civile.

Section 3

Validité de la licence

Art. 14

La licence reste valable aussi longtemps que l'entreprise ferroviaire remplit les conditions visées à l'article 13.

La licence est réexaminée:

1° à intervalles réguliers, déterminés par le Roi, au moins tous les cinq ans;

HOOFDSTUK 2

Vergunning van spoorwegonderneming

Afdeling 1

Principes

Art. 11

Elke onderneming die een exploitatiezetel in België heeft, heeft het recht een vergunning bij de minister aan te vragen die haar toelaat om als spoorwegonderneming erkend te worden.

Art. 12

De vergunning is onoverdraagbaar en beschrijft de typediensten waarvoor ze geldig is. Ze is op het gehele grondgebied van de Europese Unie geldig.

Afdeling 2

Voorwaarden voor de afgifte van de vergunning

Art. 13

§ 1. Om een vergunning te verkrijgen levert de vergunningaanvrager het bewijs dat hij op elk moment en bij het begin van zijn activiteiten kan of zal kunnen voldoen aan de door de Koning bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad vastgelegde voorwaarden inzake financiële draagkracht, beroepsbekwaamheid, dekking van de burgerlijke aansprakelijkheid en eerbaarheid.

§ 2. Om aan § 1 te voldoen moet elke onderneming die een vergunning aanvraagt alle nuttige inlichtingen verstrekken.

§ 3. De Koning bepaalt de nadere regels voor het indienen van een aanvraag en voor de afgifte van de vergunning.

§ 4. De Koning bepaalt de minimumbedragen voor de dekking van de burgerlijke aansprakelijkheid.

Afdeling 3

Geldigheid van de vergunning

Art. 14

De vergunning blijft geldig zolang de onderneming de voorwaarden, gesteld in artikel 13, naleeft.

De vergunning wordt aan een nieuw onderzoek onderworpen:

1° met regelmatige door de Koning bepaalde tussenpozen, ten minste om de vijf jaar,

2° si l'entreprise ferroviaire envisage de modifier ou d'étendre ses activités de manière significative;

3° s'il existe un doute sérieux quant au respect des exigences énumérées à l'article 13, par l'entreprise ferroviaire.

Le Roi détermine, par un arrêté délibéré en Conseil des ministres, les modalités de ce réexamen.

Section 4

Retrait et suspension de la licence

Art. 15

Le jugement déclaratif de faillite emporte de plein droit retrait de la licence.

Art. 16

Lorsque le ministre constate qu'il existe un doute sérieux quant au respect des exigences définies dans le présent chapitre ou ses arrêtés d'exécution, par une entreprise ferroviaire à laquelle a été délivrée une licence par l'autorité d'un autre État membre, il en informe sans délai cette autorité.

Art. 17

Le Roi détermine, par un arrêté délibéré en Conseil des ministres, les cas et les modalités de suspension et de retrait de la licence, d'introduction des nouvelles demandes, de délivrance d'une licence temporaire ainsi que les dispositions spécifiques de suspension ou de retrait qui peuvent être incluses dans la licence.

Art. 18

Toute décision en matière de licences est notifiée à la Commission européenne.

Section 5

Redevance annuelle liée à la détention d'une licence

Art. 19

§ 1er. Il est dû par le titulaire d'une licence d'entreprise ferroviaire, au titre de participation dans les frais d'administration, de contrôle et de surveillance, une redevance annuelle indexée.

§ 2. Cette redevance doit être acquittée lors de la délivrance de la licence et ensuite, avant le 1er janvier de chaque année.

2° indien de spoorwegonderneming plant om haar activiteiten ingrijpend te wijzigen of uit te breiden,

3° bij ernstige twijfel over de naleving door de spoorwegonderneming van de eisen opgesomd in artikel 13.

De Koning bepaalt bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad de nadere regels van dit nieuwe onderzoek.

Afdeling 4

Intrekking en schorsing van de vergunning

Art. 15

De faillissementsuitspraak brengt van rechtswege de intrekking van de vergunning met zich mee.

Art. 16

Wanneer de minister vaststelt dat er een ernstige twijfel bestaat over de naleving van de voorwaarden bepaald in dit hoofdstuk of in zijn uitvoeringsbesluiten door een spoorwegonderneming aan dewelke een vergunning werd afgegeven door de overheid van een andere lidstaat, licht hij dadelijk die overheid in.

Art. 17

De Koning bepaalt bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad de gevallen en de nadere regels voor het schorsen en het intrekken van vergunningen, het indienen van de nieuwe aanvragen, het afleveren van een tijdelijke vergunning en de specifieke bepalingen voor de schorsing of de intrekking, die in de vergunning kunnen worden vermeld.

Art. 18

Alle beslissingen inzake vergunningen worden meegedeeld aan de Europese Commissie.

Afdeling 5

Jaarlijkse retributie voor een vergunning

Art. 19

§ 1. De houder van een vergunning van spoorwegonderneming dient als deelneming in de kosten voor administratie, controle en toezicht, een jaarlijks geïndexeerde retributie te storten.

§ 2. Deze retributie moet worden betaald bij de afgifte van de vergunning en vervolgens vóór 1 januari van elk jaar.

§ 3. Cette redevance n'est pas sujette à remboursement en cas de suspension ou de retrait de la licence ou de cessation de l'exercice des activités couvertes par la licence. Quand la licence a été retirée ou suspendue, la redevance ne peut plus être exigée pour l'année suivante.

§ 4. En cas de non-paiement, la licence peut être suspendue.

§ 5. Le Roi détermine le montant, les modalités de paiement et le mécanisme d'indexation de la redevance.

CHAPITRE 3

Relations entre gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et entreprises ferroviaires

Section 1re

Document de référence du réseau

Art. 20

Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire établit le document de référence du réseau et en assure la publicité, après consultation de l'organe de contrôle, des candidats et des entreprises ferroviaires circulant sur le réseau.

Art. 21

Le document de référence du réseau comporte les caractéristiques de l'infrastructure ferroviaire mise à la disposition des entreprises ferroviaires. Il contient les informations nécessaires pour accéder à cette infrastructure en exécution du présent Code ferroviaire et déterminées par l'annexe 2. Le document de référence du réseau est tenu à jour et, le cas échéant, modifié.

Art. 22

Le document de référence du réseau est publié au plus tard quatre mois avant la date limite fixée par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire pour l'introduction des demandes de capacité de l'infrastructure ferroviaire. Sa publication est annoncée par voie d'avis au *Moniteur belge*.

Il peut être consulté par voie électronique ou obtenu auprès du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire moyennant le paiement d'une redevance fixée par lui. Cette redevance n'excède pas le coût de publication.

§ 3. Deze retributie wordt niet teruggestort bij schorsing of intrekking van de vergunning of bij stopzetting van de activiteiten die door de vergunning gedekt worden. Wanneer de vergunning is ingetrokken of geschorst kan de retributie niet langer voor het volgend jaar worden geëist.

§ 4. Bij niet-betaling kan de vergunning worden geschorst.

§ 5. De Koning bepaalt het bedrag, de betalingswijze en het indexeringsmechanisme van de retributie.

HOOFDSTUK 3

De betrekkingen tussen de spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen

Afdeling 1

Netverklaring

Art. 20

De spoorweginfrastructuurbeheerder stelt de netverklaring op en zorgt voor de bekendmaking ervan, na raadpleging van het toezichthoudende orgaan, de kandidaten en de spoorwegondernemingen die het netwerk gebruiken.

Art. 21

De netverklaring omvat de kenmerken van de spoorweginfrastructuur die ter beschikking van de spoorwegondernemingen wordt gesteld. Zij bevat de informatie die vereist is om toegang tot deze infrastructuur te krijgen in uitvoering van deze Spoorcodex en bepaald in bijlage 2. De netverklaring wordt bijgehouden en in voorkomend geval aangepast.

Art. 22

De netverklaring wordt bekendgemaakt uiterlijk vier maanden vóór de uiterste datum die de spoorweginfrastructuurbeheerder vastlegt voor het indienen van aanvragen voor spoorweginfrastructuurcapaciteit. Haar bekendmaking wordt aangekondigd door een bericht in het *Belgisch Staatsblad*.

Zij kan elektronisch worden geraadpleegd of worden verkregen bij de spoorweginfrastructuurbeheerder tegen betaling van een retributie die hij vaststelt. Deze retributie is niet hoger dan de kosten van zijn bekendmaking.

Section 2

Accords

Art. 23

Toute utilisation de l'infrastructure par le bénéficiaire d'un sillon donne lieu préalablement à un accord conclu entre le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire avec l'entreprise ferroviaire assurant des services de transport ferroviaire, définissant les droits et obligations respectifs de chaque partie. Les conditions régissant cet accord sont non discriminatoires, transparentes et conformes aux dispositions légales et réglementaires en vigueur.

Cet accord spécifie notamment les modalités de mise en œuvre des règles de sécurité.

Cet accord contient également un système d'amélioration des performances qui consiste à utiliser les systèmes de tarification de l'utilisation de l'infrastructure en vue d'encourager l'entreprise ferroviaire et le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire à réduire au minimum les défaillances et à améliorer les performances du réseau ferroviaire.

Ce système s'applique à l'ensemble du réseau et peut prévoir des sanctions contre les actes à l'origine de défaillances et comporter des compensations pour les entreprises qui sont victimes de ces défaillances ainsi que des primes en cas de bonnes performances dépassant les prévisions basées sur le système d'amélioration des performances.

Le Roi détermine, par un arrêté délibéré en Conseil des ministres, après avis du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, les règles de calcul et les modalités de paiement des tarifications résultant de l'application du système d'amélioration des performances.

Les parties peuvent recueillir l'avis de l'organe de contrôle sur la compatibilité de l'accord envisagé avec les dispositions du présent Code ferroviaire et de ses arrêtés d'exécution.

Art. 24

§ 1er. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et le candidat peuvent conclure un accord-cadre fixant leurs droits et obligations en ce qui concerne les capacités d'infrastructure à répartir et la tarification à appliquer, sur une durée dépassant une seule période de validité de l'horaire de service.

Cet accord-cadre précise les caractéristiques des capacités d'infrastructure ferroviaire demandées par le candidat et les capacités d'infrastructure ferroviaire offertes pour une durée dépassant une seule période de validité de l'horaire de service. L'accord-cadre ne définit pas un sillon de façon détaillée mais est établi de façon à répondre aux besoins commerciaux légitimes du candidat.

Afdeling 2

Overeenkomsten

Art. 23

Elk gebruik van de spoorweginfrastructuur door de houder van een treinpad wordt voorafgegaan door het afsluiten van een overeenkomst tussen de spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegonderneming die spoorwegvervoerdiensten verricht en waarin de respectieve rechten en verplichtingen van elke partij worden vastgelegd. De bepalingen van deze overeenkomst zijn niet-discriminerend, transparant en in overeenstemming met de geldende wettelijke en reglementaire bepalingen.

Deze overeenkomst bepaalt onder meer de nadere regels van de tenuitvoerlegging van de veiligheidsvoorschriften.

Deze overeenkomst bevat eveneens een prestatieregeling die tariferingssystemen voor het gebruik van de infrastructuur toepast om de spoorwegonderneming en de spoorweginfrastructuurbeheerder ertoe aan te zetten om tekortkomingen zo gering mogelijk te houden en de prestaties van het spoorwegnetwerk te verbeteren.

Deze regeling is voor het gehele netwerk van toepassing en kan boetes inhouden voor handelingen die de exploitatie van het netwerk hinderen, compensatie voor ondernemingen die onder tekortkomingen te lijden hebben, en premies ter beloning van prestaties die de ramingen overtreffen die gebaseerd zijn op het systeem van de optimalisering van de prestaties.

Na advies van de spoorweginfrastructuurbeheerder bepaalt de Koning bij een in Ministerraad overlegd besluit de regels voor de berekening en betalingswijze van de heffingen die voortvloeien uit de toepassing van de prestatieregeling.

De partijen kunnen het toezichthoudende orgaan om advies vragen over de verenigbaarheid van deze overeenkomst met de bepalingen van deze Spoorcodex en zijn uitvoeringsbesluiten.

Art. 24

§ 1. De spoorweginfrastructuurbeheerder en de kandidaat kunnen een kaderovereenkomst sluiten die hun rechten en verplichtingen vaststelt met betrekking tot de toe te wijzen infrastructuurcapaciteit en de tarifering voor een periode die langer is dan de geldigheidsduur van één dienstregelingstijdvak.

In deze kaderovereenkomst worden de kenmerken opgenomen van de infrastructuurcapaciteit die door de kandidaat wordt aangevraagd en de infrastructuurcapaciteiten aangeboden voor een termijn van meer dan één dienstregelingsperiode. De kaderovereenkomst behelst geen gedetailleerde beschrijving van een treinpad, maar is zo opgesteld dat aan de gewettigde commerciële behoeften van de aanvrager wordt tegemoet gekomen.

L'accord-cadre ne fait pas obstacle à l'utilisation de l'infrastructure concernée par d'autres candidats ou services.

L'accord-cadre peut être modifié afin de permettre une meilleure utilisation de l'infrastructure ferroviaire.

L'accord-cadre peut comporter des mesures sanctionnant les comportements aboutissant à la modification de l'accord ou à y mettre fin.

Tout en respectant la confidentialité sous l'angle commercial, les dispositions générales de chaque accord-cadre sont communiquées à toutes les parties susceptibles d'utiliser les mêmes capacités.

L'accord-cadre est conclu en principe pour une durée de cinq ans, renouvelable par périodes égales à sa durée initiale. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire peut, dans des cas particuliers, accepter des périodes plus courtes ou plus longues. Toute période d'une durée supérieure à cinq ans est motivée par l'existence de contrats commerciaux, d'investissements particuliers ou de risques.

Dans des cas particuliers, notamment si des investissements importants à long terme l'obligent, la durée peut être supérieure à dix ans.

Les parties peuvent recueillir l'avis de l'organe de contrôle sur la compatibilité de l'accord envisagé avec les dispositions du présent Code ferroviaire et de ses arrêtés d'exécution.

Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire élabore le modèle d'accord-cadre qui fait partie intégrante du document de référence du réseau.

§ 2. Par dérogation à l'article 24, § 1er, alinéa 7, pour les services utilisant une infrastructure désignée conformément à l'article 38, alinéa 2, nécessitant des investissements importants et à long terme dûment justifiés par le candidat, l'accord-cadre peut être conclu pour une durée de quinze ans. Une durée supérieure de quinze ans n'est admissible que dans des cas exceptionnels, notamment lorsqu'il s'agit d'investissements importants et à long terme et spécialement lorsque ceux-ci font l'objet d'engagements contractuels comprenant un plan pluriannuel d'amortissement.

Le candidat peut, dans ce cas, demander une définition détaillée des caractéristiques des capacités, notamment la fréquence, le volume et la qualité des sillons, qui sont mises à sa disposition pour la durée de l'accord-cadre. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire peut réduire les capacités réservées dont l'utilisation, sur une période d'au moins un mois, a été inférieure au seuil prévu à l'article 41, § 4.

Un accord-cadre initial peut être établi pour une période de cinq ans, renouvelable pour cinq ans, sur la base des caractéristiques des capacités utilisées par les candidats assurant des services avant le 1er janvier 2010, afin de tenir

De kaderovereenkomst mag geen belemmering vormen voor het gebruik van de infrastructuur door andere kandidaten of diensten.

Een kaderovereenkomst kan gewijzigd worden om een beter gebruik van de spoorweginfrastructuur mogelijk te maken.

De kaderovereenkomst kan maatregelen bevatten die gedragingen sanctioneren die tot gevolg hebben dat de overeenkomst wordt gewijzigd of beëindigd.

Mits eerbiediging van de vertrouwelijkheid worden de algemene bepalingen van elke kaderovereenkomst openbaar gemaakt aan alle partijen die in aanmerking komen voor het gebruiken van dezelfde capaciteiten.

De kaderovereenkomst heeft in beginsel een looptijd van vijf jaar, en kan worden verlengd met periodes die gelijk zijn aan haar oorspronkelijke looptijd. De spoorweginfrastructuurbeheerder kan in bijzondere gevallen met een kortere of langere looptijd instemmen. Een looptijd van meer dan vijf jaar wordt gerechtvaardigd door het bestaan van commerciële overeenkomsten, specifieke investeringen of risico's.

Wanneer bijzondere gevallen dit noodzaken, inzonderheid als er sprake is van omvangrijke investeringen op lange termijn, kan de looptijd tien jaar overschrijden.

De partijen kunnen het toezichthoudende orgaan om advies vragen over de verenigbaarheid van de beoogde overeenkomst met de bepalingen van deze Spoorcodex en zijn uitvoeringsbesluiten.

De spoorweginfrastructuurbeheerder werkt het model van de kaderovereenkomst uit dat deel uitmaakt van de netverklaring.

§ 2. In afwijking van artikel 24, § 1, zevende lid, kan voor diensten waarbij gebruik wordt gemaakt van infrastructuur die overeenkomstig artikel 38, tweede lid, is aangewezen en die een door de aanvrager naar behoren gemotiveerde aanzienlijke en langdurige investering vereist, de looptijd van de kaderovereenkomst vijftien jaar bedragen. Een looptijd van meer dan vijftien jaar is alleen in uitzonderingsgevallen mogelijk, met name bij aanzienlijke en langdurige investeringen, wanneer deze het voorwerp uitmaken van contractuele verplichtingen waaronder een meerjarenplan voor de afschrijving van deze investeringen.

De aanvrager kan in dit geval om een gedetailleerde omschrijving van de capaciteitskenmerken verzoeken, meer bepaald de frequentie, het volume en de kwaliteit van treinpaden die hem voor de looptijd van de kaderovereenkomst ter beschikking worden gesteld. De spoorweginfrastructuurbeheerder kan de gereserveerde capaciteit verlagen indien deze voor een periode van ten minste één maand minder is gebruikt dan de drempelwaarde bedoeld in artikel 41, § 4.

Een eerste kaderovereenkomst kan voor een periode van vijf jaar worden opgesteld, die met vijf jaar verlengd kan worden, op basis van de capaciteitskenmerken die worden gebruikt door aanvragers die vóór 1 januari 2010 diensten

compte des investissements spécifiques ou de l'existence de contrats commerciaux. L'organe de contrôle est chargé d'autoriser l'entrée en vigueur d'un tel accord.

Section 3

Perturbations, accidents et incidents

Art. 25

En cas de perturbation de la circulation ferroviaire du fait d'une défaillance technique, d'un accident ou d'un incident grave, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire prend les dispositions nécessaires pour assurer le rétablissement de la situation normale.

Sans préjudice de l'article 93 et du chapitre 6 du titre 4, il établit un plan d'intervention qui comporte une liste des diverses instances intervenantes à alerter en cas d'accident grave ou de perturbations sérieuses de la circulation.

Section 4

Confidentialité

Art. 26

Le gestionnaire de l'infrastructure respecte la confidentialité, sous l'angle commercial, des informations que lui communiquent les candidats.

CHAPITRE 4

Répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire

Section 1re

Généralités

Art. 27

Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire établit les règles spécifiques de répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire sur la base des dispositions du présent chapitre et les publie dans le document de référence du réseau.

Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire peut recueillir l'avis de l'organe de contrôle sur la compatibilité de ces règles spécifiques avec les dispositions du présent Code ferroviaire et de ses arrêtés d'exécution.

Par dérogation à l'alinéa 1er, le Roi peut fixer des règles spécifiques de répartition pour les véhicules réservés à un usage strictement patrimonial, historique ou touristique.

exploiteren, ten einde rekening te houden met specifieke investeringen of met het bestaan van commerciële overeenkomsten. Het toezichthoudende orgaan is belast met het verlenen van toestemming voor de inwerkingtreding van een dergelijke overeenkomst.

Afdeling 3

Verstoringen, ongevallen en incidenten

Art. 25

Bij verstoring van het spoorwegverkeer door een technisch defect, een ongeval of een ernstig incident, neemt de spoorweginfrastructuurbeheerder de nodige maatregelen om de normale toestand te herstellen.

Zonder afbreuk te doen aan artikel 93 en hoofdstuk 6 van titel 4 stelt hij een interventieplan op dat een lijst bevat van de verschillende te waarschuwen betrokken instanties in geval van ongeval of bestendige verstoringen van het verkeer.

Afdeling 4

Vertrouwelijkheid

Art. 26

De infrastructuurbeheerder eerbiedigt de vertrouwelijkheid uit commercieel oogpunt van de hem door de kandidaten verstrekte gegevens.

HOOFDSTUK 4

Toewijzing van de spoorweginfrastructuurcapaciteit

Afdeling 1

Algemeenheden

Art. 27

De spoorweginfrastructuurbeheerder stelt de specifieke toewijzingsregels voor de spoorweginfrastructuurcapaciteit op, op basis van de bepalingen van dit hoofdstuk, en maakt ze in de netverklaring bekend.

De spoorweginfrastructuurbeheerder kan het advies van het toezichthoudende orgaan inwinnen over de verenigbaarheid van deze specifieke toewijzingsregels met de bepalingen van deze Spoorcodex en zijn uitvoeringsbesluiten.

In afwijking van het eerste lid, kan de Koning nadere toewijzingsregels bepalen met betrekking tot de voertuigen die uitsluitend bestemd zijn voor patrimoniale, historische of toeristische doeleinden.

Section 2

Principes de répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire

Art. 28

Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire répartit les capacités disponibles de manière effective et optimale, tant pour des services ferroviaires nationaux qu'internationaux, sur une base équitable et non discriminatoire.

Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire est, en permanence, en mesure d'indiquer à toute partie intéressée les capacités qui restent disponibles sur le réseau.

Art. 29

Les capacités disponibles de l'infrastructure ferroviaire affectées à un candidat ne peuvent être transférées à un autre candidat ou à un autre service.

L'utilisation de capacités par une entreprise ferroviaire pour exercer les activités d'un candidat qui n'est pas une entreprise ferroviaire n'est pas considérée comme un transfert.

Toute transaction relative aux capacités d'infrastructure est interdite et entraîne l'exclusion de l'attribution de capacités pour l'horaire de service en cours.

Art. 30

§ 1er. Le droit d'utiliser des capacités déterminées de l'infrastructure ferroviaire sous forme de sillons est accordé à un candidat pour une durée maximale correspondant à une seule période de validité de l'horaire de service.

§ 2. Toutefois, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et un candidat peuvent conclure un accord-cadre, conformément à l'article 24, § 1er, en ce qui concerne l'utilisation de capacités sur l'infrastructure ferroviaire concernée, pour une durée supérieure à une seule période de validité de l'horaire de service.

§ 3. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire peut exiger du candidat le paiement des frais administratifs liés au traitement de la demande, qu'un sillon lui soit ou non attribué.

Art. 31

Lorsqu'un candidat a l'intention de demander des capacités d'infrastructure en vue de l'exploitation de services internationaux de transport de voyageurs avec des arrêts permettant des services de transport entre deux gares situées en Belgique, il en informe le gestionnaire de l'infrastructure concerné et l'organe de contrôle.

Afdeling 2

Beginselen van de toewijzing van de spoorweginfrastructuurcapaciteit

Art. 28

De spoorweginfrastructuurbeheerder wijst de beschikbare capaciteiten op een werkzame en optimale manier toe, zowel voor de nationale als voor de internationale spoorwegdiensten, op een billijke en niet-discriminerende basis.

De spoorweginfrastructuurbeheerder is voortdurend in staat om aan elke belanghebbende partij de nog beschikbare capaciteit mee te delen.

Art. 29

De beschikbare spoorweginfrastructuurcapaciteit die aan een kandidaat is toegewezen, mag niet aan een andere kandidaat of aan een andere dienst worden overgedragen.

Het gebruik van capaciteit door een spoorwegonderneming die de activiteiten uitoefent van een kandidaat die zelf geen spoorwegonderneming is, wordt niet als een overdracht beschouwd.

Elke handel in infrastructuurcapaciteit is verboden en heeft uitsluiting van capaciteitstoewijzing voor de geldende dienstregeling tot gevolg.

Art. 30

§ 1. Het recht om een bepaalde capaciteit van de spoorweginfrastructuur te gebruiken onder de vorm van treinpaden, wordt aan een kandidaat toegewezen voor een maximale periode die overeenstemt met één enkele geldigheidsperiode van de dienstregeling.

§ 2. De spoorweginfrastructuurbeheerder en de kandidaat kunnen evenwel een kaderovereenkomst overeenkomstig artikel 24, § 1, sluiten, voor het capaciteitsgebruik op de betrokken spoorweginfrastructuur voor een periode langer dan één enkele geldigheidsperiode van de dienstregeling.

§ 3. De spoorweginfrastructuurbeheerder kan van de kandidaat verlangen dat hij de administratieve kosten betaalt die verbonden zijn aan de behandeling van zijn aanvraag, ongeacht of hem al dan niet een treinpad wordt toegewezen.

Art. 31

Wanneer een kandidaat voornemens is infrastructuurcapaciteit aan te vragen met het oog op het exploiteren van een internationale reizigersvervoersdienst met halten die vervoerdiensten tussen twee in België gelegen stations mogelijk maken, stelt hij de betrokken infrastructuurbeheerder en het toezichthoudende orgaan daarvan in kennis.

Afin de pouvoir évaluer l'objet d'un service international de transport de voyageurs, l'organe de contrôle veille à ce que le ministre, ainsi que le ministre ayant attribué un service ferroviaire de transport de voyageurs défini dans un contrat de service public et toute entreprise ferroviaire exécutant le contrat de service public sur le trajet de ce service international de transport de voyageurs soient informés.

Section 3

Procédures de répartition

Sous-section 1re

Demandes

Art. 32

Les demandes de capacités de l'infrastructure ferroviaire sont introduites:

1° soit par les candidats visés à l'article 5 titulaires d'une licence et d'un certificat de sécurité,

2° soit par l'organisme de répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire d'un autre État membre de l'Union européenne pour le trajet situé en Belgique.

Elles sont adressées au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire belge lorsque le départ du service a lieu sur le territoire belge.

Art. 33

§ 1er. Les demandes relatives aux services réguliers sont introduites et traitées dans le respect du calendrier inscrit à l'annexe 3 et selon les modalités prévues dans le document de référence du réseau.

§ 2. Les demandes qui s'insèrent dans un accord-cadre sont traitées conformément à cet accord.

§ 3. Les demandes introduites au-delà de la date limite d'introduction des demandes de capacité ne peuvent être satisfaites que sur les capacités du réseau disponibles après l'attribution des sillons ou sur les capacités réservées.

§ 4. Les demandes présentées après la publication de l'horaire de service, mais qui concerne cet horaire de service, ne peuvent être satisfaites que pour la durée restante de l'horaire de service en cours et sur les capacités du réseau disponibles après l'attribution des sillons ou sur les capacités réservées.

Om de beoordeling mogelijk te maken van het doel van een internationale reizigersvervoerdienst, zorgt het toezichthoudende orgaan ervoor dat de minister, alsook de minister die een in een openbare dienstcontract omschreven reizigersvervoerdienst per spoor heeft gegund en elke spoorwegonderneming die het openbare dienstcontract uitvoert op het traject van deze internationale reizigersvervoerdienst, op de hoogte worden gebracht.

Afdeling 3

Toewijzingsprocedures

Onderafdeling 1

Aanvragen

Art. 32

De aanvragen voor spoorweginfrastructuurcapaciteit worden ingediend:

1° hetzij door de kandidaten bedoeld bij artikel 5, houder van een vergunning en een veiligheidscertificaat,

2° hetzij door de toewijzende instantie voor spoorweginfrastructuurcapaciteit van een andere lidstaat van de Europese Unie voor het traject op Belgisch grondgebied.

Zij worden tot de Belgische spoorweginfrastructuurbeheerder gericht wanneer het vertrek van de dienst op Belgisch grondgebied is gelegen.

Art. 33

§ 1. De aanvragen voor geregelde diensten worden ingediend en behandeld met naleving van het tijdschema opgenomen in bijlage 3 en volgens de nadere regels vermeld in de netverklaring.

§ 2. De aanvragen die passen in een kaderovereenkomst worden volgens die overeenkomst behandeld.

§ 3. De aanvragen die na de einddatum voor de indiening van de capaciteitsaanvragen werden ingediend, kunnen slechts worden toegekend uit de beschikbare capaciteit van het netwerk na toewijzing van de treinpaden of uit de gereserveerde capaciteit.

§ 4. De aanvragen voor treinpaden die werden ingediend na de bekendmaking van de dienstregeling maar die betrekking hebben op deze dienstregeling, kunnen slechts worden toegekend voor de nog overblijvende duur van de lopende dienstregeling en uit de beschikbare capaciteit van het netwerk na toewijzing van de treinpaden of uit de gereserveerde capaciteit.

Art. 34

Les demandes impliquant plusieurs réseaux, dont le réseau belge, peuvent être adressées au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire belge. Celui-ci agit dès lors pour le compte du candidat dans sa recherche de capacités auprès des autres gestionnaires des infrastructures ferroviaires concernés.

Les sillons internationaux tels que convenus par les différents gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire sont intégrés dans le projet d'horaire avant le début des consultations à son sujet.

Art. 35

A partir de la date limite de dépôt des demandes, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire dispose de quatre mois au plus pour établir un projet d'horaire de service.

Ce projet est élaboré eu égard aux sillons internationaux provisoires établis en coopération selon la procédure décrite à l'article 34; le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire s'assure dans la mesure du possible que ces sillons sont respectés au cours de la procédure.

Lorsque le projet d'horaire de service est établi, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire consulte les parties intéressées et leur laisse la faculté de présenter leurs observations durant une période d'un mois.

L'entrée en vigueur de l'horaire a lieu au plus tard douze mois après la date limite d'introduction des demandes.

Art. 36

En cas de demandes ponctuelles de sillons, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire y répond dans un délai maximum de cinq jours ouvrables. En cas de demandes visées à l'article 33, §§ 3 et 4, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire y répond dans un délai maximum d'un mois. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire informe les candidats des capacités non utilisées et disponibles que ceux-ci pourraient souhaiter utiliser.

Art. 37

L'entretien programmé de l'infrastructure ferroviaire prend la forme de demande de capacité, introduite en tant que réservation dans le cadre de la préparation de l'horaire de service. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire tient compte de son incidence sur les demandes de capacités des candidats.

Art. 34

De aanvragen die op meer dan één netwerk betrekking hebben, waaronder het Belgische netwerk, kunnen worden gericht aan de Belgische spoorweginfrastructuurbeheerder. Deze treedt dan op bij de andere betrokken spoorweginfrastructuurbeheerders voor rekening van de kandidaat als aanvrager om capaciteit.

De internationale treinpaden zoals overeengekomen door de verschillende spoorweginfrastructuurbeheerders worden in de ontwerpdienstregeling geïntegreerd vóór het begin van de geplande raadplegingen.

Art. 35

Vanaf de einddatum voor het indienen van de aanvragen, beschikt de spoorweginfrastructuurbeheerder over vier maanden om een ontwerp-dienstregeling op te stellen.

Dit ontwerp wordt opgesteld rekening houdend met de voorlopige internationale treinpaden die werden opgemaakt in de volgens de procedure bedoeld in artikel 34 georganiseerde samenwerking; de spoorweginfrastructuurbeheerder vergewist zich ervan dat die treinpaden in de loop van de procedure zoveel mogelijk worden behouden.

Wanneer de ontwerp-dienstregeling is opgesteld, raadpleegt de spoorweginfrastructuurbeheerder de betrokken partijen en geeft hij hen één maand om hun opmerkingen voor te leggen.

De dienstregeling treedt uiterlijk twaalf maanden na de einddatum voor indiening van de aanvragen in werking.

Art. 36

Op punctuele aanvragen voor treinpaden antwoordt de spoorweginfrastructuurbeheerder ten laatste binnen een termijn van vijf werkdagen. In geval van aanvragen bedoeld in artikel 33, §§ 3 en 4, antwoordt de spoorweginfrastructuurbeheerder binnen een termijn van ten hoogste één maand. De spoorweginfrastructuurbeheerder licht de kandidaten in over de niet-gebruikte en beschikbare capaciteit die zij zouden willen gebruiken.

Art. 37

Het geprogrammeerde onderhoud van de spoorweginfrastructuur neemt de vorm aan van een capaciteitsaanvraag die werd ingediend als reservering tijdens de voorbereiding van de dienstregeling. De spoorweginfrastructuur-beheerder houdt rekening met zijn invloed op de capaciteitsaanvragen van de kandidaten.

Sous-section 2

Procédures de programmation et de coordination

Art. 38

La capacité de l'infrastructure est considérée comme étant disponible pour tous les types de services conformes aux caractéristiques requises pour emprunter le sillon en question.

Toutefois, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire peut désigner certaines infrastructures ferroviaires spécifiques, à utiliser pour des types déterminés de services ferroviaires lorsque des itinéraires de substitution existent. Il en est fait état dans le document de référence du réseau. Cette désignation ne fait pas obstacle à l'utilisation de ces infrastructures ferroviaires pour d'autres types de services ferroviaires dès lors que des capacités sont disponibles et que le matériel roulant présente les caractéristiques techniques requises pour emprunter l'infrastructure ferroviaire en question.

Cette désignation se fait après consultation des parties intéressées et concertation avec l'administration.

Art. 39

Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire s'efforce de satisfaire toutes les demandes de capacités de l'infrastructure ferroviaire; il tient compte des contraintes auxquelles les candidats doivent faire face, telle que l'incidence économique sur les activités et observe les règles spécifiques inscrites dans le présent Code concernant les demandes concurrentes, la saturation, les demandes ponctuelles, la spécification d'infrastructure ferroviaire et les demandes d'entretien.

Art. 40

§ 1er. En cas de demandes concurrentes, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire s'efforce, par la coordination des demandes, d'assurer la meilleure adéquation possible entre elles.

§ 2. Il peut dans ce cadre proposer des capacités d'infrastructure ferroviaire différentes de celles qui ont été demandées et, en cas de conflit, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire consulte les candidats concernés.

Les principes régissant la procédure de coordination sont définis dans le document de référence du réseau. Ils reflètent en particulier la difficulté de tracer des sillons internationaux et l'incidence que toute modification risque d'avoir sur les autres gestionnaires d'infrastructure ferroviaire.

Art. 41

§ 1er. Lorsque, à l'issue de la procédure de coordination des sillons demandés et de la consultation des candidats, il s'avère impossible de concilier toutes les demandes de capacités de l'infrastructure ferroviaire ou si l'on peut penser que

Onderafdeling 2

Programmerings- en coördinatieprocedures

Art. 38

De infrastructuurcapaciteit wordt beschikbaar geacht voor alle types van diensten die beantwoorden aan de karakteristieken nodig om het betreffende treinpad te kunnen gebruiken.

De spoorweginfrastructuurbeheerder kan echter bepaalde specifieke spoorweginfrastructuren aanwijzen voor bepaalde types van spoorwegdiensten wanneer er vervangende reiswegen voorhanden zijn. Dit wordt in de netverklaring vermeld. Deze aanwijzing verhindert niet dat deze spoorweginfrastructuren voor andere types van spoorwegdiensten worden gebruikt, wanneer capaciteit beschikbaar is en het rollend materieel de vereiste technische karakteristieken bezit om de betreffende spoorweginfrastructuur te gebruiken.

Deze aanduiding gebeurt na raadpleging van de betrokken partijen en na overleg met het bestuur.

Art. 39

De spoorweginfrastructuurbeheerder spant zich in om aan alle aanvragen om spoorweginfrastructuurcapaciteit te voldoen; hij houdt rekening met de moeilijkheden waaraan de kandidaten het hoofd moeten bieden, zoals de economische weerslag op hun activiteiten en leeft de specifieke regels bedoeld in deze Spoorcodex na inzake concurrerende aanvragen, overbelasting, punctuele aanvragen, specificiteit van de spoorweginfrastructuur en onderhoudsaanvragen.

Art. 40

§ 1. Bij concurrerende aanvragen, betracht de spoorweginfrastructuurbeheerder een zo groot mogelijke onderlinge gelijkwaardigheid van de aanvragen door deze aanvragen te coördineren.

§ 2. Hierbij kan hij andere spoorweginfrastructuurcapaciteiten voorstellen dan deze die werden aangevraagd en in geval van conflict raadpleegt de spoorweginfrastructuurbeheerder de betrokken kandidaten.

De beginselen die de coördinatieprocedure leiden worden in de netverklaring vastgelegd. Zij weerspiegelen in bet bijzonder de moeilijkheid om internationale treinpaden aan te leggen en de weerslag die elke wijziging bij andere spoorweginfrastructuurbeheerders kan veroorzaken.

Art. 41

§ 1. Indien het na coördinatie van de aangevraagde treinpaden en na overleg met de kandidaten niet mogelijk is gebleken de aanvragen voor spoorweginfrastructuurcapaciteit van alle betrokkenen af te handelen of indien

les infrastructures ferroviaires souffriront d'une même pénurie dans un proche avenir, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire déclare immédiatement la section de l'infrastructure ferroviaire concernée "infrastructure saturée".

§ 2. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire établit dans les six mois de la déclaration de saturation, une analyse des capacités, sauf si un projet de renforcement a déjà été adopté, conformément au § 3.

L'analyse des capacités détermine les restrictions des capacités de l'infrastructure ferroviaire et les raisons de cette saturation qui empêchent que les demandes de capacités puissent être satisfaites de manière appropriée, et propose des méthodes et des mesures permettant de satisfaire les demandes supplémentaires qui pourraient être prises à court et moyen termes pour y remédier.

Le Roi détermine le contenu de l'analyse.

§ 3. Dans un délai de six mois courant à partir de l'établissement de l'analyse des capacités, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire présente un projet de plan de renforcement des capacités après consultation des utilisateurs de l'infrastructure ferroviaire saturée. Le projet mentionne les raisons de la saturation, l'évolution probable du trafic, les contraintes qui pèsent sur le développement de l'infrastructure ferroviaire ainsi que les solutions envisageables et leur coût. Sur la base de l'analyse coût-avantage des mesures envisagées, les mesures à prendre pour renforcer les capacités et le calendrier pour leur mise en œuvre sont définis.

Le projet est approuvé dans un délai de trois mois par arrêté royal délibéré en Conseil des ministres

§ 4. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire impose la renonciation à un sillon dont l'utilisation, sur une période d'au moins un mois, a été inférieure à un seuil déterminé dans le document de référence du réseau, à moins que cette sous-utilisation ne résulte de raisons autres qu'économiques échappant au contrôle de l'entreprise ferroviaire concernée.

Art. 42

§ 1er. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire renonce à percevoir la redevance visée à l'article 50, § 2, sur l'infrastructure ferroviaire saturée concernée, dans les cas où:

1° il ne présente pas un plan de renforcement des capacités dans le délai prévu à l'article 41, § 3, ou

2° il ne met pas en œuvre le plan d'action dressé dans le cadre du plan de renforcement dans les trois mois qui suivent son adoption.

§ 2. Toutefois, sous réserve de l'accord de l'organe de contrôle, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire peut continuer à percevoir cette redevance si:

de spoorweginfrastructuur naar verwachting in de nabije toekomst met dezelfde schaarste zal te kampen hebben, verklaart de spoorweginfrastructuurbeheerder het betrokken spoorweginfrastructuurelement onverwijld tot "overbelaste infrastructuur".

§ 2. De spoorweginfrastructuurbeheerder verricht binnen de zes maanden na de verklaring tot overbelasting een capaciteitsanalyse, tenzij al een ontwerp van vergrotingsplan overeenkomstig § 3 werd goedgekeurd.

De capaciteitsanalyse stelt de beperkingen van de spoorweginfrastructuurcapaciteit en de redenen van deze overbelasting vast, waardoor niet op gepaste wijze aan de capaciteitsaanvragen kan worden voldaan en stelt methoden en maatregelen voor om te kunnen voldoen aan bijkomende aanvragen die zouden kunnen genomen worden op korte of middellange termijn om daaraan te verhelpen.

De Koning bepaalt de inhoud van de analyse.

§ 3. Binnen zes maanden na de opmaak van de capaciteitsanalyse legt de spoorweginfrastructuurbeheerder een ontwerp van capaciteitsvergrotingsplan voor, na raadpleging van de gebruikers van de betrokken overbelaste spoorweginfrastructuur. Het ontwerp vermeldt de redenen voor de overbelasting, de vermoedelijke ontwikkeling van het verkeer, de beperkingen die wegen op de ontwikkeling van de spoorweginfrastructuur, de mogelijke oplossingen en hun kostprijs. Aan de hand van een kosten-batenanalyse van de mogelijke maatregelen wordt bepaald welke maatregelen zullen worden genomen om de capaciteit te vergroten, alsmede het tijdschema voor hun uitvoering.

Het ontwerp wordt binnen drie maanden goedgekeurd bij een koninklijk besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad.

§ 4. De spoorweginfrastructuurbeheerder legt op om afstand te doen van een treinpad waarvan het gebruik over een periode van ten minste één maand lager ligt dan een bepaalde drempelwaarde die opgenomen is in de netverklaring, tenzij dit te lage gebruik het gevolg zou zijn van andere dan economische redenen en waarover de betreffende spoorwegonderneming geen controle heeft.

Art. 42

§ 1. De spoorweginfrastructuurbeheerder heft niet langer de retributie bedoeld in artikel 50, § 2, voor de betrokken overbelaste spoorweginfrastructuur, indien:

1° hij geen capaciteitsvergrotingsplan voorlegt binnen de termijn gesteld bij artikel 41, § 3, of

2° hij het actieplan niet uitvoert dat is vastgelegd in het capaciteitsvergrotingsplan binnen de drie maanden volgend op de goedkeuring van dit plan.

§ 2. Onder voorbehoud van de goedkeuring door het toezichthoudende orgaan, mag de spoorweginfrastructuurbeheerder deze retributie echter blijven ontvangen indien:

1° le plan de renforcement des capacités ne peut pas être mis en œuvre pour des raisons indépendantes de sa volonté, ou

2° les options qui s'offrent à lui ne sont pas viables économiquement ou financièrement.

Art. 43

Lorsqu'une infrastructure ferroviaire a été déclarée saturée et que les redevances visées à l'article 50, § 2, n'ont pas été perçues ou n'ont pas donné des résultats probants, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire applique les priorités déterminées par le Roi, par un arrêté délibéré en Conseil des ministres, en fonction:

1° d'obligations de service public;

2° du développement nécessaire de services de transports de marchandises et, en particulier, de services de transports internationaux de marchandises.

Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire peut également déterminer des critères de priorité qu'il reprend dans le document de référence du réseau, dans le respect des critères déterminés conformément à l'alinéa 1er, dans le but d'optimaliser l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire ou pour des raisons économiques. Il tient compte des niveaux d'utilisation antérieurs des sillons pour la détermination des critères de priorité.

Art. 44

En cas d'urgence et de nécessité absolue, motivée par une défaillance rendant l'infrastructure ferroviaire momentanément inutilisable, les sillons alloués peuvent être supprimés sans préavis, le temps nécessaire à la remise en état des installations.

S'il l'estime nécessaire, le gestionnaire de l'infrastructure peut exiger, moyennant une indemnisation raisonnable, des entreprises ferroviaires qu'elles mettent à sa disposition les moyens qui lui paraissent les plus appropriés pour rétablir la situation normale dans les meilleurs délais.

Sous-section 3

Coopération avec d'autres gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire

Art. 45

Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire coopère avec les gestionnaires d'infrastructure ferroviaire des autres Etats membres de l'Union européenne, afin de permettre la création et la répartition efficace de capacités de l'infrastructure ferroviaire impliquant plusieurs réseaux. Dans le cadre de

1° het capaciteitsvergrotingsplan niet kan worden uitgevoerd door omstandigheden onafhankelijk van zijn wil of

2° de beschikbare mogelijkheden economisch of financieel niet haalbaar zijn.

Art. 43

Wanneer een spoorweginfrastructuur overbelast verklaard is en de retributies bedoeld in artikel 50, § 2, niet zijn geïnd of onvoldoende resultaten hebben opgeleverd, past de spoorweginfrastructuurbeheerder de door de Koning bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad bepaalde prioriteiten toe afhankelijk van:

1° openbare dienstverplichtingen;

2° de noodzakelijke ontwikkeling van goederenvervoerdiensten, in het bijzonder van internationale goederenvervoerdiensten.

Mits eerbiediging van de in het eerste lid bedoelde criteria kan de spoorweginfrastructuurbeheerder eveneens prioriteitscriteria vastleggen welke hij in de netverklaring vermeldt, teneinde het gebruik van de spoorweginfrastructuur te optimaliseren of om economische redenen. Bij de bepaling van de prioriteitscriteria houdt hij rekening met de vroegere gebruiksniveaus van de treinpaden.

Art. 44

Bij hoogdringendheid of ingeval van absolute noodzaak wegens storingen die de spoorweginfrastructuur tijdelijk onbruikbaar maken, kunnen de toegekende treinpaden afgeschaft worden zonder voorafgaande kennisgeving en dit voor de duur nodig om de installatie opnieuw in werking te stellen.

Indien hij het noodzakelijk acht, kan de spoorweginfrastructuurbeheerder van de spoorwegondernemingen eisen, hem tegen een redelijke vergoeding de middelen ter beschikking te stellen die hij het meest geschikt acht om de normale toestand zo snel mogelijk te herstellen.

Onderafdeling 3

Samenwerking met andere spoorweginfrastructuurbeheerders

Art. 45

De spoorweginfrastructuurbeheerder werkt samen met de infrastructuurbeheerders van de andere lidstaten van de Europese Unie, om spoorweginfrastructuurcapaciteit die verscheidene netwerken beslaat op een efficiënte wijze te ontwerpen en toe te wijzen. In het raam van deze samenwerking

cette coopération, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire organise des sillons internationaux et met en place les procédures nécessaires à cette fin.

Lorsque le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire belge a l'initiative de cette coopération, il en informe la Commission européenne et il l'invite à participer en qualité d'observateur. Il en informe également le public de manière appropriée.

CHAPITRE 5

Redevances d'utilisation infrastructure ferroviaire

Section 1re

Généralités

Art. 46

Le Roi détermine, par un arrêté délibéré en Conseil des ministres, après avis du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, les règles de calcul et les modalités de paiement des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire.

Il peut également, après avis du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, définir les règles de tarification spécifiques. A défaut, ces règles sont déterminées par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.

Le système de tarification, ainsi que les barèmes sont mentionnés dans le document de référence du réseau.

Par dérogation à l'alinéa 1er, le Roi peut fixer des règles spécifiques de calcul des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire pour les véhicules réservés à un usage strictement patrimonial, historique ou touristique.

Art. 47

§ 1er. Le Roi définit, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, les conditions appropriées, comprenant d'éventuels paiements ex ante, pour que les comptes du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, dans les conditions normales d'activité et par rapport à une période raisonnable, présentent au moins un équilibre entre, d'une part, les recettes tirées des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, s'il échet, les excédents dégagés d'autres activités commerciales et le financement par l'État et, d'autre part, les dépenses d'infrastructure ferroviaire.

§ 2. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire est, tout en respectant les exigences en matière de sécurité et en améliorant la qualité de service de l'infrastructure ferroviaire, encouragé à réduire les coûts de fourniture de l'infrastructure et le niveau des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire.

§ 3. Si le gestionnaire d'infrastructure est une entreprise publique autonome, la mise en œuvre de la disposition du

ontwerpt de spoorweginfrastructuurbeheerder internationale treinpaden en werkt de noodzakelijke procedures hiervoor uit.

Wanneer de Belgische spoorweg-infrastructuurbeheerder het initiatief neemt voor deze samenwerking, meldt hij dit aan de Europese Commissie en nodigt hij haar als waarnemer uit. Hij licht tevens het publiek op gepaste wijze in.

HOOFDSTUK 5

Retributies voor het gebruik van de infrastructuur

Afdeling 1

Algemeenheden

Art. 46

De Koning bepaalt bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad en na advies van de spoorweginfrastructuurbeheerder, de wijze van berekening en de betalingswijzen van de retributies voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur.

Hij kan na advies van de spoorweginfrastructuurbeheerder eveneens de specifieke tariferingsvoorschriften bepalen. Bij ontstentenis hiervan worden die voorschriften door de spoorweginfrastructuurbeheerder vastgesteld.

Het tariferingssysteem en de schalen worden in de netverklaring opgenomen.

In afwijking van het eerste lid, kan de Koning nadere regels bepalen voor de wijze van berekening van de retributies voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur met betrekking tot voertuigen die uitsluitend bestemd zijn voor patrimoniale, historische of toeristische doeleinden.

Art. 47

§ 1. De Koning bepaalt bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad de gepaste voorwaarden, met inbegrip van eventuele voorschotten, om ervoor te zorgen dat, onder normale zakelijke omstandigheden en over een redelijk tijdsverloop, uit de boeken van de spoorweginfrastructuurbeheerder ten minste een evenwicht blijkt tussen de inkomsten uit de retributies voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur, in voorkomend geval overschotten uit andere commerciële activiteiten en overheidsfinanciering, enerzijds, en tussen spoorweginfrastructuuruitgaven, anderzijds.

§ 2. De spoorweginfrastructuurbeheerder wordt met inachtneming van de eisen inzake veiligheid en de verbetering van de kwaliteit van de spoorweginfrastructuurdienst aangemoedigd om de kosten van de terbeschikkingstelling van spoorweginfrastructuur alsmede de hoogte van retributies voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur te verminderen

§ 3. Ingeval de spoorweginfrastructuurbeheerder een autonoom overheidsbedrijf is, wordt de bepaling van

§ 2 s'effectue dans le cadre du contrat de gestion avec l'État belge. Si le gestionnaire d'infrastructure n'est pas une entreprise publique autonome, le Roi adopte par un arrêté délibéré en Conseil des ministres, les dispositions relatives à la mise en œuvre du § 2.

Art. 48

Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire établit une méthode d'imputation des coûts. Cette méthode et sa mise à jour éventuelle en fonction des meilleures pratiques internationales sont soumises à l'approbation de l'organe de contrôle au plus tard avant le début du premier horaire de service suivant l'entrée en vigueur du présent Code ferroviaire.

Section 2

Principes de tarification de l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire

Art. 49

Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire détermine et perçoit les redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, conformément au présent Code ferroviaire et ses arrêtés d'exécution. Il les affecte à ses activités.

Art. 50

§ 1er. Les redevances perçues pour l'ensemble des prestations minimales et l'accès par le réseau aux infrastructures de services visés aux points 1 et 2 de l'annexe 1, sont égales au coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire.

§ 2. La redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire peut inclure une redevance au titre de la rareté des capacités de la section identifiable de l'infrastructure ferroviaire pendant les périodes de saturation.

§ 3. La redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire peut être modifiée pour tenir compte du coût des effets sur l'environnement de l'exploitation des trains. Une telle modification tenant compte des coûts environnementaux entraînant une augmentation du montant global des recettes réalisées par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire n'est autorisée que si elle s'applique également, à un niveau comparable, aux modes de transport concurrents. A défaut, cette modification ne peut entraîner aucun changement du montant global des recettes réalisées par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.

§ 4. Afin d'éviter des variations disproportionnées, les redevances visées aux §§ 1er à 3 peuvent être exprimées en moyennes calculées sur un éventail suffisant de services ferroviaires visés aux points 1 et 2 de l'annexe 1 et de périodes.

§ 2 verwezenlijkt via het beheerscontract met de Belgische staat. Ingeval de spoorweginfrastructuurbeheerder geen autonoom overheidsbedrijf is, stelt de Koning bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, de bepalingen met betrekking tot de uitvoering van § 2 vast.

Art. 48

De spoorweginfrastructuurbeheerder stelt een methode voor de aanrekening van de kosten op. Deze methode en haar eventuele aanpassingen aan de beste internationale praktijk zijn onderworpen aan de goedkeuring van het toezichthoudende orgaan uiterlijk vóór het begin van de eerste dienstregeling ingaande na de inwerkingtreding van deze Spoorcodex.

Afdeling 2

Beginselen voor de tarifering van het gebruik van de spoorweginfrastructuur

Art. 49

De spoorweginfrastructuurbeheerder bepaalt en int de retributies voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur overeenkomstig deze Spoorcodex en zijn uitvoeringsbesluiten. Hij bestemt ze voor zijn bedrijfsactiviteiten.

Art. 50

§ 1. De retributies geheven voor het minimumtoegangspakket en voor de toegang via het spoor tot de voorzieningen bedoeld in punten 1 en 2 van de bijlage 1, zijn gelijk aan de rechtstreeks aan de spoorwegdienst toewijsbare kosten.

§ 2. De retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur kan een retributie omvatten voor het capaciteitsgebrek van een welbepaald segment van de spoorweginfrastructuur tijdens periodes van overbelasting.

§ 3. De retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur kan worden gewijzigd om rekening te houden met de kosten van milieu-effecten van de treinexploitatie. Dergelijke wijziging waarbij rekening gehouden wordt met milieukosten waaruit een verhoging van de totale inkomsten van de spoorweginfrastructuurbeheerder resulteert, wordt echter uitsluitend toegestaan als deze bij concurrerende vervoersmodi van vergelijkbare omvang is. Bij ontstentenis van zo een vergelijkbaar heffingsniveau, mag dergelijke wijziging geen gevolgen hebben voor de totale inkomsten van de spoorweginfrastructuurbeheerder.

§ 4. Om buitensporige schommelingen te voorkomen, mogen de retributies, bedoeld in §§ 1 tot 3, worden uitgedrukt als gemiddelden, berekend over een voldoende aantal in de punten 1 en 2 van bijlage 1 bedoelde spoorwegdiensten en perioden.

§ 5. A la différence de la redevance d'accès aux services visés à l'annexe 1, point 2, le prix de ces services mêmes est fixé en tenant compte de la situation de la concurrence des chemins de fer.

Art. 51

Lorsque les services visés à l'annexe 1, points 3 et 4, c'est-à-dire les prestations complémentaires et les prestations connexes, ne sont proposés que par un seul fournisseur, la redevance imposée pour un tel service est liée au coût de la prestation calculé d'après le degré d'utilisation réelle.

Art. 52

Des redevances peuvent être perçues au titre des capacités utilisées pour l'entretien de l'infrastructure ferroviaire. De telles redevances ne sont pas supérieures au montant net du manque à gagner supporté par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire du fait des opérations d'entretien.

Art. 53

Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire doit à tout moment pouvoir démontrer que les redevances d'utilisation d'infrastructure ferroviaire réellement facturées sont conformes à la méthode, à la réglementation et aux barèmes définis dans le document de référence du réseau.

Art. 54

Il peut être perçu par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire une redevance appropriée au titre des capacités attribuées mais non utilisées. Ce droit encourage une utilisation efficace des capacités.

Art. 55

§ 1er. Pour s'assurer du paiement des redevances, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire peut imposer aux candidats la fourniture d'une garantie financière. Celle-ci est proportionnelle à l'activité envisagée.

§ 2. Cette garantie est transparente et non discriminatoire. Elle est publiée dans le document de référence du réseau et la Commission européenne en est informée.

Section 3

Exceptions aux principes de tarification

Art. 56

§ 1er. Par dérogation à la section 2, le Roi peut, par un arrêté délibéré en Conseil des ministres, décider des majorations

§ 5. In tegenstelling tot de retributie voor de toegang tot de diensten bedoeld in bijlage 1, punt 2, wordt de prijs van deze diensten zelf vastgesteld, rekening houdend met de concurrentiepositie van de spoorwegen.

Art. 51

Indien de aanvullende of ondersteunende diensten bedoeld in bijlage 1, punten 3 en 4, slechts door één leverancier worden aangeboden, moeten de voor dergelijke diensten geheven retributies gerelateerd zijn aan de kosten die nodig zijn om de diensten te verschaffen, berekend op basis van het werkelijke gebruiksniveau.

Art. 52

Voor capaciteit die voor spoorweginfrastructuuronderhoud wordt gebruikt, kunnen retributies geïnd worden. Deze retributies mogen niet hoger zijn dan het als gevolg van het onderhoud door de spoorweginfrastructuurbeheerder geleden netto-inkomstenverlies.

Art. 53

De spoorweginfrastructuurbeheerder moet altijd kunnen aantonen dat de retributies voor het daadwerkelijk gefactureerd gebruik van de spoorweginfrastructuur in overeenstemming zijn met de methode, de reglementering en de schalen opgenomen in de netverklaring.

Art. 54

De spoorweginfrastructuurbeheerder kan een aangepaste retributie innen voor toegekende maar niet gebruikte capaciteit. Dit recht moedigt een doeltreffend gebruik van de capaciteit aan.

Art. 55

§ 1. De spoorweginfrastructuurbeheerder kan kandidaten een financiële waarborg opleggen om de betaling van de retributies zeker te stellen. Deze staat in verhouding tot de voorgenomen activiteiten.

§ 2. Deze waarborg is transparant en niet-discriminerend. Hij wordt in de netverklaring bekendgemaakt en de Europese Commissie wordt hiervan in kennis gesteld.

Afdeling 3

Uitzonderingen op de beginselen voor tarifering

Art. 56

§ 1. In afwijking van afdeling 2 kan de Koning bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, besluiten

de la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire afin de procéder au recouvrement total des coûts encourus par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.

La décision tient compte en particulier de la possibilité pour le marché ferroviaire de supporter ces majorations et de la concurrence dans le secteur des transports.

La décision n'exclut pas l'utilisation des infrastructures ferroviaires par des segments de marché qui peuvent au moins acquitter le coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire, plus un taux de rentabilité si le marché s'y prête.

§ 2. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire peut modifier les majorations visées au § 1er, après accord du Conseil des ministres. La modification ne peut entrer en vigueur que trois mois après publication.

Art. 57

Pour des projets d'investissement spécifiques qui seront réalisés à l'avenir ou dont la réalisation ne remonte pas plus loin que le 15 mars 1986 échu, le Roi peut, par un arrêté délibéré en Conseil des ministres, autoriser le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire à déterminer ou maintenir des redevances plus élevées, basées sur le coût à long terme de tels projets.

Les projets visés à l'alinéa 1er concernent l'amélioration de l'efficacité et/ou de l'efficience en termes de coût qui, dans le cas contraire, ne pourraient pas ou n'auraient pas pu être mis en œuvre.

Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire peut dans les cas visés à l'alinéa 1er, insérer dans ses accords avec les entreprises ferroviaires une clause relative au partage des risques liés à de nouveaux investissements.

Art. 58

Afin d'empêcher la discrimination, il est fait en sorte que les redevances moyenne et marginale perçues par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire soient comparables pour une utilisation équivalente de son infrastructure et que des services comparables fournis dans le même segment de marché soient soumis aux mêmes redevances.

Dans le document de référence du réseau, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire montre que le système de tarification répond à ces exigences dans la mesure où il peut le faire sans révéler d'informations commerciales confidentielles.

Art. 59

§ 1er. Sans préjudice de l'article 50, § 1er, toute réduction consentie sur les redevances perçues auprès d'une entreprise

tot een verhoging van de retributies voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur om de volledige dekking van de door de spoorweginfrastructuurbeheerder gemaakte kosten te verkrijgen.

De beslissing houdt inzonderheid rekening met de mogelijkheid van de spoorwegmarkt om deze verhogingen te dragen en met de mededinging in de vervoersector.

De beslissing sluit het gebruik van de spoorweginfrastructuur niet uit door marktsegmenten die op zijn minst de rechtstreeks uit de exploitatie van de spoorwegdiensten voortvloeiende kosten kunnen dekken, en een rendement indien de markt het toelaat.

§ 2. De spoorweginfrastructuurbeheerder kan de verhogingen bedoeld in § 1 wijzigen na akkoord van de Ministerraad. De wijziging treedt pas in werking drie maanden na haar bekendmaking.

Art. 57

Voor toekomstige specifieke investeringsprojecten of voor projecten waarvan de realisatie niet verder dan 15 maart 1986 teruggaat, kan de Koning bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad de spoorweginfrastructuurbeheerder toestaan hogere retributies, gebaseerd op langetermijnkosten van dergelijke projecten, in te stellen of te handhaven.

De in het eerste lid bedoelde projecten betreffen de verbetering van de doeltreffendheid en/of kosteneffectiviteit en die anders niet konden of hadden kunnen plaatsvinden.

De spoorweginfrastructuurbeheerder kan in het geval bedoeld in het eerste lid een bepaling inlassen in zijn overeenkomsten met de spoorwegondernemingen om de risico's verbonden aan nieuwe investeringen te verdelen.

Art. 58

Om discriminatie te voorkomen, wordt ervoor gezorgd dat de gemiddelde en de marginale retributies geheven door de spoorweginfrastructuurbeheerder voor gelijkwaardig gebruik van zijn infrastructuur vergelijkbaar zijn en dat voor vergelijkbare diensten in hetzelfde marktsegment dezelfde retributies worden geheven.

De spoorweginfrastructuurbeheerder toont in zijn netverklaring aan dat het tariferingsysteem aan deze voorschriften voldoet in de mate waarin hij dat kan zonder vertrouwelijke commerciële gegevens vrij te geven.

Art. 59

§ 1. Onverminderd artikel 50, § 1, dient elke door de spoorweginfrastructuurbeheerder aan een spoorwegonderneming

ferroviaire par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, pour une prestation de service quelle qu'elle soit, remplit les critères de cet article.

§ 2. A l'exception du § 3, les réductions sont limitées à l'économie réelle de coût administratif réalisée par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire. Pour déterminer le montant de la réduction, il ne peut être tenu compte des économies déjà intégrées dans la redevance perçue.

§ 3. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire peut instaurer des systèmes disponibles pour tous les utilisateurs de l'infrastructure ferroviaire et qui accordent, pour des flux de circulation déterminés, des réductions limitées dans le temps afin d'encourager le développement de nouveaux services ferroviaires ou des réductions favorisant l'utilisation de lignes considérablement sous-utilisées.

§ 4. Les réductions ne peuvent porter que sur des redevances perçues pour une section déterminée de l'infrastructure ferroviaire.

§ 5. Des systèmes de réductions similaires s'appliquent aux services similaires.

Art. 60

§ 1er. Le Roi peut, par un arrêté délibéré en Conseil des ministres, instaurer un système à durée limitée de compensation des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire dans les limites décrites au § 2. L'arrêté royal comporte la méthode et les calculs de la compensation.

§ 2. Ce système peut viser les coûts environnementaux, les coûts liés aux accidents et les coûts d'infrastructure non couverts dans les modes de transport concurrents, lorsque ces coûts dépassent les coûts équivalents propres au chemin de fer.

§ 3. Lorsqu'un opérateur bénéficiant d'une compensation jouit d'un droit exclusif, cette compensation doit s'accompagner d'avantages comparables pour les autres utilisateurs.

CHAPITRE 6

L'organe de contrôle

Section 1re

Désignation

Art. 61

Le Roi désigne par un arrêté délibéré en Conseil des ministres l'organe de contrôle.

toegekende korting op de retributies voor een dienst, ongeacht dewelke, te voldoen aan de criteria van dit artikel.

§ 2. Met uitzondering van § 3 blijven kortingen beperkt tot de werkelijke besparing op de administratieve kosten voor de spoorweginfrastructuurbeheerder. Bij het vaststellen van het bedrag van de korting mag geen rekening worden gehouden met kostenbesparingen die al in de geheven retributies zijn verrekend.

§ 3. De spoorweginfrastructuurbeheerder kan, voor bepaalde verkeersstromen, regelingen invoeren die voor alle gebruikers van de spoorweginfrastructuur beschikbaar zijn en waarbij tijdelijke kortingen worden toegekend om de ontwikkeling van nieuwe spoorwegdiensten te bevorderen of kortingen waarmee het gebruik van sterk onderbenutte lijnen wordt gestimuleerd.

§ 4. Kortingen mogen uitsluitend betrekking hebben op retributies die voor een welbepaald spoorweginfrastructuursegment worden geheven.

§ 5. Voor soortgelijke diensten gelden soortgelijke kortingsregelingen.

Art. 60

§ 1. De Koning kan bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad een in de tijd beperkte compensatieregeling treffen voor spoorweginfrastructuurgebruik binnen de grenzen bepaald in § 2. Het koninklijk besluit bevat de methode en de berekening voor de compensatie.

§ 2. Dit stelsel kan betrekking hebben op de kosten in verband met milieu, ongevallen en infrastructuur waarvan is aangetoond dat zij in concurrerende vervoersmodi niet worden aangerekend voor zover deze kosten de overeenkomstige kosten van het spoorwegverkeer overschrijden.

§ 3. Indien een operator die een compensatie ontvangt, een exclusief recht heeft, gaat de compensatie gepaard met vergelijkbare voordelen voor de andere gebruikers.

HOOFDSTUK 6

Toezichthoudende orgaan

Afdeling 1

Aanwijzing

Art. 61

De Koning wijst, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, het toezichthoudende orgaan aan.

Section 2

Missions

Art. 62

§ 1er. Outre les missions conférées en vertu de la loi, l'organe de contrôle est investi des missions décrites dans le présent article.

§ 2. Au titre de ses missions de conseil, l'organe de contrôle:

1° donne des avis motivés et soumet des propositions;

2° d'initiative ou à la demande du Ministre, effectue des recherches et des études relatives au marché ferroviaire;

3° délivre au Ministre les informations nécessaires à l'établissement des règles relatives à la licence, à la tarification, à la répartition des capacités d'infrastructure;

4° coopère avec les organismes de contrôle des autres Etats membres de l'Union européenne afin de coordonner les principes décisionnels dans l'ensemble de l'Union.

§ 3. Au titre de ses missions de contrôle, l'organe de contrôle:

1° contrôle la conformité du document de référence du réseau au présent Code ferroviaire et à ses arrêtés d'exécution;

2° veille à ce que les redevances soient conformes aux dispositions de la présente loi, de ses arrêtés d'exécution et du document de référence du réseau et appliquées de manière non discriminatoire;

3° veille à ce que la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire soit conforme aux dispositions de la présente loi, de ses arrêtés d'exécution et du document de référence du réseau;

4° sans préjudice de la loi du 15 septembre 2006 sur la protection de la concurrence économique, contrôle la concurrence sur les marchés des services ferroviaires, y compris le marché du transport de fret ferroviaire;

5° détermine, à la suite d'une demande du ministre, le ministre ayant attribué un service ferroviaire de transport de voyageurs défini dans un contrat de service public ou des entreprises ferroviaires concernées, si le principal objectif d'un service de transport de voyageurs est le transport de voyageurs entre deux gares situées dans des Etats membres différents;

6° vérifie le respect de l'article 4 du présent Code ferroviaire.

Afdeling 2

Opdrachten

Art. 62

§ 1. Benevens de door de wet verleende opdrachten vervult het toezichthoudende orgaan de in dit artikel beschreven opdrachten.

§ 2. Teneinde zijn raadgevende opdracht te vervullen, doet het toezichthoudende orgaan het volgende:

1° het geeft gemotiveerd advies en doet voorstellen;

2° het voert, op eigen initiatief of op vraag van de minister, onderzoeken en studies uit met betrekking tot de spoorwegmarkt;

3° het verstrekt de minister de nodige inlichtingen om de regels op te stellen inzake de vergunningen, de tarifering en de toewijzing van de infrastructuurcapaciteit;

4° het werkt samen met de toezichthoudende organen van de andere lidstaten van de Europese Unie, teneinde de besluitvormingsbeginselen in het geheel van de Unie te coördineren.

§ 3. Teneinde zijn controleopdracht te vervullen, doet het toezichthoudende orgaan het volgende:

1° het controleert de overeenstemming van de netverklaring met deze Spoorcodex en zijn uitvoeringsbesluiten;

2° het waakt erover dat de retributies in overeenstemming zijn met de bepalingen van deze wet, van zijn uitvoeringsbesluiten en de netverklaring en op een niet-discriminerende wijze worden toegepast;

3° het waakt erover dat de toewijzing van de infrastructuurcapaciteit overeenstemt met de bepalingen van deze wet, van haar uitvoeringsbesluiten en van de netverklaring;

4° zonder afbreuk te doen aan de wet van 15 september 2006 op de bescherming van de economische mededinging, houdt het toezicht op de mededinging op de markt voor spoorwegvervoerdiensten, met inbegrip van de markt van het vrachtvervoer;

5° het bepaalt, naar aanleiding van een verzoek van de minister, de minister die een in een openbare dienstcontract beschreven reizigersvervoerdienst per spoor heeft gegund of de belanghebbende spoorwegondernemingen, of een reizigersvervoerdienst in hoofdzaak bedoeld is om reizigers tussen twee stations in verschillende lidstaten te vervoeren;

6° het controleert de naleving van artikel 4 van deze Spoorcodex.

§ 4. Au titre de sa mission de règlement administratif des litiges, l'organe de contrôle tranche, dans les dix jours ouvrables, les litiges dans la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, sans préjudice des voies de recours existantes, à la requête soit du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, soit d'un candidat. Le Roi fixe les modalités de ce règlement des litiges.

§ 5. Au titre de ses missions de recours administratif, l'organe de contrôle peut être saisi sur plainte écrite, notifiée par envoi recommandé, de toute entreprise ferroviaire, de tout candidat ou du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, s'il s'estime victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice en ce qui concerne:

1° le document de référence du réseau ou les critères qu'il contient;

2° la procédure de répartition des capacités d'infrastructure et ses résultats;

3° le système de tarification, le niveau ou la structure des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire;

4° les dispositions en matière d'accès à l'infrastructure ferroviaire visées aux articles 5, 6, 7, 1° et 3°, 8 et 9.

Le recours administratif n'est pas suspensif de la décision attaquée, sauf décision contraire motivée de l'organe de contrôle à la demande de la partie plaignante.

§ 6. L'organe de contrôle décide sur les contestations qui lui sont soumises par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire en ce qui concerne l'attribution des minutes de retard dans le cadre du système d'amélioration des performances visé à l'article 23, alinéa 5.

Section 3

Pouvoirs

Art. 63

§ 1er. En exécution de ses missions de conseil, l'organe de contrôle rend des avis.

§ 2. En exécution de sa mission de règlement administratif des litiges, l'organe de contrôle prend des décisions individuelles motivées.

§ 3. En exécution de ses missions de contrôle et de recours administratif, l'organe de contrôle prend toute mesure nécessaire, y compris des mesures conservatoires et des amendes administratives, pour mettre fin aux infractions relatives au document de référence du réseau, à la répartition des capacités, à la tarification de l'infrastructure et aux dispositions en matière d'accès, conformément aux articles 64 et 65.

§ 4. Teneinde zijn opdracht inzake het administratief afhandelen van geschillen te vervullen, neemt het toezichthoudende orgaan een beslissing binnen de tien werkdagen, inzake de geschillen, over de toewijzing van de spoorweginfrastructuurcapaciteit, op verzoek van de spoorweginfrastructuurbeheerder of van een kandidaat en dit zonder afbreuk te doen aan de bestaande beroepsmogelijkheden. De Koning bepaalt de nadere regels voor deze geschillenbehandeling.

§ 5. Teneinde zijn opdracht inzake de behandeling van klachten te vervullen, kunnen bij het toezichthoudende orgaan schriftelijke klachten worden ingediend door middel van aangetekende zendingen vanwege spoorwegondernemingen, kandidaten en de spoorweginfrastructuurbeheerder wanneer zij denken het slachtoffer te zijn van een oneerlijke behandeling, van een discriminatie of van elk ander nadeel met betrekking tot:

1° de netverklaring of de criteria die erin zijn opgenomen;

2° de toewijzingsprocedure voor infrastructuurcapaciteit en haar resultaten;

3° het tariferingsysteem, de hoogte of de structuur van retributies voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur;

4° de in de artikelen 5, 6, 7, 1° en 3°, 8 en 9 opgenomen bepalingen inzake toegang tot de spoorweginfrastructuur.

Het administratief beroep schorst de aangevochten beslissing niet, behoudens andersluidende, gemotiveerde beslissing van het toezichthoudende orgaan op verzoek van de klagende partij.

§ 6. Het toezichthoudende orgaan beslist over de betwistingen die eraan worden voorgelegd door de spoorweginfrastructuurbeheerder over de toekenning van het aantal minuten vertraging in het raam van de prestatieregeling, bedoeld in artikel 23, vijfde lid.

Afdeling 3

Bevoegdheden

Art. 63

§ 1. In uitvoering van zijn raadgevende opdracht, geeft het toezichthoudende orgaan advies.

§ 2. In uitvoering van zijn opdracht inzake de administratieve afhandeling van geschillen neemt het toezichthoudende orgaan met redenen omklede individuele beslissingen.

§ 3. In uitvoering van zijn opdracht inzake controle administratief beroep, neemt het toezichthoudende orgaan elke maatregel die nodig is, met inbegrip van bewarende maatregelen en bestuurlijke boetes, om een einde te stellen aan de inbreuken op de netverklaring, de toewijzing van de capaciteit, de tarifering van de infrastructuur en de bepalingen inzake toegang overeenkomstig de artikelen 64 en 65.

Art. 64

L'organe de contrôle peut, dans les cas visés à l'article 63, § 3, infliger une amende administrative. L'amende ne peut être, par jour calendrier, inférieure à 12.500 euros ni supérieure à 100.000 euros, ni, au total, supérieure à 2 millions d'euros ou 3 pour cent du chiffre d'affaires que la personne en cause a réalisé lors du dernier exercice clôturé, si ce dernier montant est supérieur.

L'amende peut être calculée à raison d'un montant journalier.

Sans préjudice du droit de citer devant le juge compétent, le recouvrement des amendes administratives peut avoir lieu par voie de contrainte à la diligence de l'administration de la T.V.A., de l'enregistrement et des domaines.

Art. 65

L'organe de contrôle statue par décision motivée dans les cas visés à l'article 63, § 3, après avoir entendu les parties en cause, dans les deux mois qui suivent la réception de toutes les informations, sauf disposition contraire dans la loi.

Il rend ses décisions en tenant compte notamment:

1° du respect des lois et règlements applicables;

2° du principe d'égalité d'accès aux capacités ferroviaires;

3° de la nécessité de maintenir l'intégrité du réseau ferroviaire belge et son interopérabilité avec les services ferroviaires des autres Etats;

4° de la nature de la demande au regard des ressources de capacités disponibles pour la satisfaire.

Il peut procéder ou faire procéder à toutes investigations utiles et au besoin désigner des experts et entendre des témoins.

L'organe de contrôle notifie ses décisions aux parties et les rend publiques dans les 15 jours du prononcé. Ces décisions sont contraignantes pour toutes les parties concernées.

Elles sont publiées sous forme de support papier et sous forme électronique.

Art. 66

Les membres de l'organe de contrôle sont soumis au secret professionnel, sous peine de l'application de l'article 458 du Code pénal, à l'égard des faits, actes et renseignements

Art. 64

Het toezichthoudende orgaan kan in de gevallen bedoeld in artikel 63, § 3, een bestuurlijke boete opleggen. De boete mag per kalenderdag niet lager zijn dan 12.500 euro en niet hoger dan 100.000 euro, noch in totaal hoger zijn dan 2 miljoen euro of 3 procent van de omzet die de gedaagde persoon heeft gerealiseerd in het afgesloten boekjaar, indien dit laatste bedrag hoger is.

De boete kan worden berekend op grond van een dagelijks bedrag.

Onverminderd het recht de zaak aanhangig te maken bij de bevoegde rechter, kan de invordering van de administratieve boetes gebeuren bij dwangmaatregel door toedoen van de administratie van de BTW, de registratie en de domeinen.

Art. 65

Het toezichthoudende orgaan beslist in de gevallen bedoeld in artikel 63, § 3, door middel van een met redenen omklede beslissing, na de betrokken partijen te hebben gehoord, binnen twee maanden na ontvangst van alle inlichtingen, behoudens andersluidende wettelijke bepaling.

Bij zijn beslissingen houdt hij onder meer rekening met:

1° de naleving van de van toepassing zijnde wetten en reglementeringen;

2° het gelijkheidsbeginsel inzake toegang tot de spoorwegcapaciteit;

3° de noodzaak om de integriteit van het Belgische spoorwegnetwerk en de interoperabiliteit met de spoorwegdiensten van de andere Staten te behouden;

4° de aard van de aanvraag ten overstaan van de beschikbare middelen om eraan te voldoen.

Hij kan elk nuttig onderzoek doen of laten uitvoeren en zo nodig deskundigen aanwijzen en getuigen horen.

Het toezichthoudende orgaan deelt zijn beslissingen aan de partijen mee en maakt ze bekend binnen 15 dagen na de uitspraak. Deze beslissingen zijn bindend voor alle betrokken partijen.

Zij worden op papier en in elektronische vorm bekendgemaakt.

Art. 66

De leden van het toezichthoudende orgaan zijn, op straffe van de toepassing van artikel 458 van het Strafwetboek, gebonden aan het beroepsgeheim met betrekking tot feiten,

dont ils prendront connaissance en raison de leurs fonctions, hormis les exceptions prévues par la loi.

Section 4

Ressources

Art. 67

§ 1er. En vue de couvrir l'intégralité des frais de fonctionnement et de personnel de l'organe de contrôle, les détenteurs d'un certificat de sécurité partie B visé à l'article 99 et le détenteur de l'agrément de sécurité visé à l'article 95 paient au Service public fédéral Mobilité et Transports une redevance.

Par trimestre, un quart du montant annuel est dû.

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

La part du détenteur de l'agrément de sécurité s'élève à trente pour cent du montant total.

La part des détenteurs d'un certificat de sécurité partie B s'élève à septante pour cent du montant total. Cette part est répartie entre les détenteurs en proportion du nombre de train-kilomètres qu'ils ont prestés au courant du trimestre clôturé trois mois avant le trimestre concerné par la redevance. Les train-kilomètres, prestés par chaque détenteur, sont communiqués par le détenteur de l'agrément de sécurité au Service public fédéral Mobilité et Transports immédiatement après la clôture de chaque trimestre.

§ 2. Le Roi fixe, par un arrêté délibéré en Conseil des ministres, le montant de la redevance visée au § 1er ainsi que les modalités d'imputation et de versement de celle-ci.

TITRE 4

Sécurité d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire

CHAPITRE 1ER

Règles de sécurité

Art. 68

§ 1er. Le cadre réglementaire national des règles de sécurité est composé des règles de sécurité suivantes:

1° les règles relatives aux objectifs et méthodes de sécurité nationaux;

daden en inlichtingen waarvan ze uit hoofde van hun functie kennis nemen, behalve voor wat de door de wet voorziene uitzonderingen betreft.

Afdeling 4

Inkomsten

Art. 67

§ 1. Om alle werkings- en personeelskosten van het toezichthoudende orgaan te dekken, betalen de houders van een veiligheidscertificaat deel B zoals bedoeld in artikel 99 en de houder van de veiligheidsvergunning als bedoeld in artikel 95 een retributie aan de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer.

Elk kwartaal moet een kwart van het jaarbedrag betaald worden.

De totale retributie wordt verdeeld tussen de houders van een veiligheidscertificaat deel B en de houder van de veiligheidsvergunning.

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

Het aandeel van de houders van een veiligheidscertificaat deel B bedraagt zeventig procent van het totale bedrag. Dit aandeel wordt verdeeld onder de houders in verhouding tot het aantal treinkilometers dat zij gepresteerd hebben tijdens het kwartaal dat afgesloten werd drie maanden voor het kwartaal waarop de retributie betrekking heeft. De treinkilometers gepresteerd door elke houder worden, onmiddellijk na afsluiting van elk kwartaal, door de houder van de veiligheidsvergunning meegedeeld aan de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer.

§ 2. De Koning stelt, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, het bedrag van de retributie bedoeld in § 1 vast, alsook de nadere regels voor de toerekening en storting van die retributie.

TITEL 4

Exploitatieveiligheid van de spoorweginfrastructuur

HOOFDSTUK 1

Veiligheidsvoorschriften

Art. 68

§ 1. Het nationale regelgevende kader van de veiligheidsvoorschriften wordt gevormd door de volgende veiligheidsvoorschriften:

1° de regels betreffende de nationale veiligheidsdoelstellingen en -methodes;

2° les règles concernant les exigences applicables aux systèmes de gestion de la sécurité, à l'agrément de sécurité du gestionnaire de l'infrastructure et à la certification en matière de sécurité des entreprises ferroviaires;

3° les règles relatives au personnel de sécurité, au matériel roulant et à l'infrastructure ferroviaire;

4° les règles relatives aux enquêtes sur les accidents et les incidents;

5° les règles relatives à l'exploitation de l'infrastructure ferroviaire;

6° les exigences relatives à la circulation des véhicules à caractère patrimonial;

7° les règles internes de sécurité.

§ 2. Le Roi détermine, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, les règles relatives aux objectifs et méthodes de sécurité.

Le Roi détermine les règles concernant les exigences applicables aux systèmes de gestion de la sécurité, à l'agrément de sécurité du gestionnaire de l'infrastructure et à la certification en matière de sécurité des entreprises ferroviaires.

Le Roi détermine les exigences applicables au personnel de sécurité, au matériel roulant et à l'infrastructure ferroviaire.

Le Roi détermine les règles relatives aux enquêtes sur les accidents et les incidents.

Le Roi détermine les exigences relatives à la circulation de véhicules à caractère patrimonial sur le réseau.

§ 3. En l'absence de STI ou en complément des STI, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire adopte les règles de sécurité en matière d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire. Ces règles et leurs modifications sont soumises à l'avis conforme de l'autorité de sécurité, selon une procédure déterminée par le Roi.

§ 4. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et chaque entreprise ferroviaire adoptent, chacun en ce qui le concerne, des règles internes de sécurité dans le cadre de leur système de gestion de la sécurité.

§ 5. Le Roi détermine les modalités de publication de l'ensemble de la réglementation visée aux §§ 1er à 3.

Art. 69

§ 1er. Après l'adoption des objectifs de sécurité communs, le Roi et le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire peuvent adopter, conformément à l'article 68, §§ 1er à 3, une nouvelle règle nationale de sécurité basée sur un niveau de sécurité plus élevé que celui des objectifs de sécurité communs ou qui

2° de regels betreffende de vereisten voor de veiligheidsbeheersystemen die van toepassing zijn op de veiligheidsvergunning van de spoorweginfrastructuurbeheerder en de veiligheidscertificering van spoorwegondernemingen;

3° de regels betreffende het veiligheidspersoneel, het rollend materieel en de spoorweginfrastructuur;

4° de regels betreffende de onderzoeken naar ongevallen en incidenten;

5° de regels betreffende de exploitatie van de spoorweginfrastructuur;

6° de vereisten betreffende het verkeer van voertuigen met een patrimoniaal karakter;

7° de interne veiligheidsvoorschriften.

§ 2. De Koning bepaalt, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, de regels betreffende de veiligheidsdoelstellingen en -methodes.

De Koning bepaalt de regels betreffende de vereisten van toepassing op veiligheidsbeheersystemen, de veiligheidsvergunning van de infrastructuurbeheerder en de veiligheidscertificering van de spoorwegondernemingen.

De Koning bepaalt de vereisten die van toepassing zijn op het veiligheidspersoneel, het rollend materieel en de spoorweginfrastructuur.

De Koning bepaalt de regels betreffende onderzoeken naar ongevallen en incidenten.

De Koning bepaalt de toe te passen vereisten voor het verkeer van voertuigen met een patrimoniaal karakter op het netwerk.

§ 3. In afwezigheid van TSI of ter aanvulling van de TSI's, stelt de spoorweginfrastructuurbeheerder de veiligheidsvoorschriften vast betreffende de exploitatie van de spoorweginfrastructuur. Deze voorschriften en hun wijzigingen zijn onderworpen aan het eensluidend advies van de veiligheidsinstantie, volgens een door de Koning te bepalen procedure.

§ 4. De spoorweginfrastructuurbeheerder en elke spoorwegonderneming stellen hun interne veiligheidsvoorschriften vast in het kader van hun veiligheidsbeheersysteem.

§ 5. De Koning bepaalt de wijze van bekendmaking voor het geheel van de regelgeving zoals bedoeld in §§ 1 tot 3.

Art. 69

§ 1. Na de vaststelling van de gemeenschappelijke veiligheidsdoelen kunnen de Koning en de spoorweginfrastructuurbeheerder, overeenkomstig artikel 68, §§ 1 tot 3, een nieuw nationaal veiligheidsvoorschrift aannemen dat gebaseerd is op een hoger veiligheidsniveau dan dat van de

est susceptible d'affecter les activités d'entreprises ferroviaires sur le réseau belge, dans le respect des conditions prévues aux paragraphes suivants.

§ 2. L'autorité de sécurité consulte les entreprises ferroviaires et/ou les détenteurs et/ou le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et/ou les fabricants, selon le contenu des règles nationales de sécurité visées au § 1er.

§ 3. L'autorité de sécurité soumet le projet de règle nationale de sécurité à l'examen de la Commission européenne, en exposant les raisons pour lesquelles elle entend l'introduire.

Si la Commission fait savoir qu'elle a de réels doutes quant à la compatibilité du projet de règle nationale de sécurité avec les méthodes de sécurité communes ou avec la possibilité d'atteindre au moins les objectifs de sécurité communs, ou qu'elle estime qu'il établit une discrimination arbitraire entre les Etats membres ou constitue une restriction déguisée des opérations de transport ferroviaire entre ceux-ci, l'adoption, l'entrée en vigueur ou l'application de la règle est suspendue jusqu'au moment où la Commission adopte une décision ou jusqu'à l'expiration d'un délai de six mois à partir de la notification.

§ 4. L'autorité de sécurité notifie à la Commission européenne les règles nationales de sécurité adoptées ou modifiées sur la base de l'article 68, §§ 1er à 3, sauf si lesdites règles concernent exclusivement la mise en œuvre d'une STI. La notification comprend des informations sur le contenu principal des règles avec les références aux textes législatifs, la forme des règles, et sur l'instance qui a procédé à leur publication.

Art. 70

§ 1er. En cas d'extrême urgence ou de danger affectant la sécurité de l'infrastructure ferroviaire ou son utilisation, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire prend des mesures d'urgence qui peuvent déroger aux règles de sécurité. Il en informe immédiatement et au plus tard le jour ouvrable suivant l'autorité de sécurité. Ces mesures sont applicables immédiatement. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire notifie ces mesures d'urgence immédiatement à toutes les entreprises ferroviaires circulant sur le réseau. Ces mesures sont valables au maximum pour une durée de trois mois, sauf décision contraire de l'autorité de sécurité.

§ 2. Lorsque le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire constate que le matériel utilisé constitue un risque pour la sécurité de la circulation ferroviaire, il prend les mesures nécessaires, y compris en interdire la circulation.

§ 3. Lorsque le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire constate que le personnel de sécurité constitue un risque pour la sécurité de la circulation ferroviaire, il prend les mesures nécessaires, y compris la suspension préventive de fonctions de sécurité.

gemeenschappelijke veiligheidsdoelen of dat een weerslag zou kunnen hebben op de activiteiten van spoorwegondernemingen op het Belgische netwerk, met naleving van de voorwaarden die beschreven worden in de volgende paragrafen.

§ 2. De veiligheidsinstantie raadpleegt de spoorwegondernemingen en/of de houders en/of de spoorweginfrastructuurbeheerder en/of de fabrikanten, volgens de inhoud van de nationale veiligheidsvoorschriften als bedoeld in § 1.

§ 3. De veiligheidsinstantie legt de Europese Commissie het ontwerp van nationale veiligheidsvoorschrift voor ter onderzoek, met opgave van de redenen voor de invoering ervan.

Indien de Commissie laat weten dat zij over de verenigbaarheid van het ontwerp van nationale veiligheidsvoorschrift met de gemeenschappelijke veiligheidsmethoden of met het bereiken van ten minste het gemeenschappelijk veiligheidsdoel ernstige twijfels heeft of dat zij van mening is dat het een willekeurige discriminatie of een verkapte beperking van de spoorwegactiviteiten tussen de lidstaten inhoudt, wordt de aanneming, de inwerkingtreding of de toepassing van het voorschrift opgeschort totdat de Commissie een besluit neemt of totdat een termijn van zes maanden, te rekenen vanaf de kennisgeving, verstreken is.

§ 4. De veiligheidsinstantie deelt aan de Europese Commissie de op basis van artikel 68, §§ 1 tot 3, vastgestelde of gewijzigde nationale veiligheidsvoorschriften mee, tenzij de voorschriften uitsluitend verband houden met de uitvoering van TSI's. Deze kennisgeving omvat informatie betreffende de hoofdinhoud van de voorschriften met verwijzing naar de wetteksten, de vorm van de voorschriften en de instantie die ze heeft bekendgemaakt.

Art. 70

§ 1. In geval van uiterste hoogdringendheid of gevaar voor de veiligheid van de spoorweginfrastructuur of het gebruik ervan, neemt de spoorweginfrastructuurbeheerder urgentiemaatregelen die kunnen afwijken van de veiligheidsvoorschriften. Hij deelt ze onmiddellijk en uiterlijk de volgende werkdag mee aan de veiligheidsinstantie. Deze maatregelen zijn onmiddellijk van toepassing. De spoorweginfrastructuurbeheerder deelt deze urgentiemaatregelen onmiddellijk mee aan alle spoorwegondernemingen die op het netwerk rijden. Deze maatregelen zijn ten hoogste drie maanden geldig, behoudens een andersluidende beslissing van de veiligheidsinstantie.

§ 2. Wanneer de spoorweginfrastructuurbeheerder vaststelt dat het gebruikte materieel de veiligheid van het spoorwegverkeer in gevaar brengt, neemt hij de nodige maatregelen met inbegrip van het verbieden van hun verkeer.

§ 3. Wanneer de spoorweginfrastructuurbeheerder vaststelt dat het veiligheidspersoneel de veiligheid van het spoorwegverkeer in gevaar brengt, neemt hij de nodige maatregelen met inbegrip van de preventieve schorsing van de veiligheidsfuncties.

Les modalités pratiques liées à la suspension préventive de fonctions de sécurité sont déterminées par le Roi.

§ 4. Lorsque le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire prend les mesures visées aux §§ 2 et 3, il en informe immédiatement, et au plus tard le jour ouvrable suivant, l'autorité de sécurité.

§ 5. Pour dresser les constats visés aux §§ 2 et 3, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire peut:

1° vérifier l'identité et les documents attestant de la certification du personnel de sécurité;

2° vérifier l'état du matériel roulant et y pénétrer.

Le Roi détermine le modèle de la carte de légitimation qui est présentée pour ces vérifications.

§ 6. L'autorité de sécurité peut, par une décision motivée, imposer au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire d'annuler les effets de la mesure prise conformément au § 2 pour l'avenir ou de moduler cette mesure, si elle estime que celle-ci n'est pas appropriée et/ou est manifestement disproportionnée.

Art. 71

Le Roi et, le cas échéant le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, adapte les règles nationales de sécurité adoptées sur la base de l'article 68, §§ 1er à 3, aux OSC et des MSC au fur et à mesure de leur adoption.

CHAPITRE 2

Autorité de sécurité

Section 1re

Désignation

Art. 72

Le Roi, par un arrêté délibéré en Conseil des ministres, désigne l'autorité de sécurité.

Art. 73

§ 1er. Afin d'assumer les tâches, responsabilités et obligations qui sont dévolues à l'autorité de sécurité par les dispositions du présent Code ferroviaire, des membres du personnel statutaires de la SNCB Holding peuvent être transférés sur une base volontaire à l'autorité de sécurité selon les modalités fixées par un arrêté royal délibéré en Conseil des ministres.

De praktische modaliteiten verbonden aan de preventieve schorsing van de veiligheidsfuncties worden bepaald door de Koning.

§ 4. Wanneer de spoorweginfrastructuurbeheerder de maatregelen neemt bedoeld in §§ 2 en 3, brengt hij onmiddellijk, en uiterlijk de volgende werkdag, de veiligheidsinstantie op de hoogte.

§ 5. Teneinde de vaststellingen bedoeld in §§ 2 en 3 te doen, kan de spoorweginfrastructuurbeheerder:

1° de identiteit en de documenten die de certificering van het veiligheidspersoneel attesteren, controleren;

2° de staat van het rollend materieel controleren en dit betreden.

De Koning bepaalt het model van legitimatiekaart die voorgelegd wordt bij deze controles.

§ 6. De veiligheidsinstantie kan bij een met redenen omklede beslissing, opleggen aan de spoorweginfrastructuurbeheerder dat hij de toekomstige gevolgen van de maatregel, genomen overeenkomstig § 2, opheft of dat hij deze maatregel moduleert, indien zij meent dat deze niet aangepast en/of duidelijk buiten verhouding is.

Art. 71

De Koning en, in voorkomend geval, de spoorweginfrastructuurbeheerder zorgt voor de aanpassing van de nationale veiligheidsvoorschriften die vastgesteld werden op grond van artikel 68, §§ 1 tot 3, aan de GVD en de GVM naarmate ze worden aangenomen.

HOOFDSTUK 2

Veiligheidsinstantie

Afdeling 1

Aanwijzing

Art. 72

De Koning wijst, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, de veiligheidsinstantie aan.

Art. 73

§ 1. Teneinde de veiligheidsinstantie in staat te stellen de taken, verantwoordelijkheden en verplichtingen op zich te nemen die het door de bepalingen van deze Spoorcodex worden opgelegd, kunnen statutaire personeelsleden van de NMBS Holding met hun instemming worden overgeplaatst naar de veiligheidsinstantie volgens de nadere regels bepaald bij een koninklijk besluit, vastgesteld na overleg in de Ministerraad.

Ces transferts ne constituent pas de nouvelles nominations. Les membres du personnel concernés conservent notamment leur ancienneté administrative et pécuniaire, leur dernier signalement ou évaluation et leurs titre et grade, ou se voient conférer un titre et un grade équivalents.

La situation administrative et pécuniaire ainsi que le régime des pensions des membres du personnel issus de la SNCB Holding ne peut jamais être moins favorable que celle qui aurait été la leur s'ils étaient restés membres du personnel de la SNCB Holding.

Par situation pécuniaire, on entend tout ce qui a trait à la rémunération au sens large, notamment le traitement, le pécule de vacances, les allocations, les indemnités, les primes et les avantages sociaux de toute nature.

A tout moment, moyennant préavis de trois mois, chaque membre du personnel transféré peut demander de mettre un terme à son transfert et de réintégrer alors le cadre de la SNCB Holding.

§ 2. Par dérogation au § 1er, la direction de l'autorité de sécurité n'aura plus aucun lien avec la SNCB Holding et ne pourra plus bénéficier des droits et avantages reconnus aux membres du personnel statutaires de la SNCB Holding en vertu des alinéas 1er à 4 du § 1er au plus tard dix-huit mois à partir de l'entrée en vigueur de la loi du 29 décembre 2010 portant des dispositions diverses (I).

Le Roi détermine, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, le contenu du concept "direction" de l'autorité de sécurité prévu au présent paragraphe.

Section 2

Tâches

Art. 74

§ 1er. Les tâches de l'autorité de sécurité sont les suivantes:

1° l'autorisation de la mise en service des sous-systèmes de nature structurelle constituant le système ferroviaire et la vérification de ce qu'ils sont exploités et entretenus conformément aux exigences essentielles les concernant;

2° le contrôle de la conformité des constituants d'interopérabilité aux exigences essentielles;

3° l'autorisation de la mise en service des véhicules;

4° la délivrance, le renouvellement, la modification et le retrait des certificats de sécurité et des agréments de sécurité accordés conformément au chapitre 4, y compris la vérification des conditions et des exigences qui y sont définies et la conformité des activités du gestionnaire de l'infrastructure

Deze overplaatsingen zijn geen nieuwe benoemingen. De betrokken personeelsleden behouden onder andere hun administratieve en geldelijke anciënniteit, hun laatste signalement of evaluatie en hun titel en graad, of krijgen een gelijkwaardige titel en graad toegekend.

De administratieve en geldelijke toestand, alsook het pensioenstelsel van de personeelsleden afkomstig van de NMBS Holding, kunnen op geen enkel ogenblik minder gunstig zijn dan de toestand die zij zouden gekend hebben indien zij personeelsleden van de NMBS Holding zouden zijn gebleven.

Onder geldelijke toestand wordt verstaan, al wat in de ruime zin op de bezoldiging betrekking heeft, onder andere de wedde, het vakantiegeld, de toelagen, de vergoedingen, de premies en de sociale voordelen van alle aard.

Ieder overgeplaatst personeelslid kan op elk ogenblik, met inachtneming van een opzeggingstermijn van drie maanden, verzoeken een einde te maken aan zijn overplaatsing en opnieuw te worden opgenomen in de personeelsformatie van de NMBS Holding.

§ 2. In afwijking van § 1 zal de leiding van de veiligheidsinstantie ten laatste 18 maanden vanaf de inwerkingtreding van de wet van 29 december 2010 houdende diverse bepalingen (I) geen enkele band meer hebben met de NMBS Holding en zal niet meer kunnen genieten van de rechten en voordelen toegekend aan de statutaire personeelsleden van de NMBS Holding krachtens de leden 1 tot 4 van § 1.

De Koning bepaalt, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, de inhoud van het begrip "leiding" van de veiligheidsinstantie bedoeld in deze paragraaf.

Afdeling 2

Taken

Art. 74

§ 1. De taken van de veiligheidsinstantie zijn de volgende:

1° de toelating tot ingebruikname van de subsystemen van structurele aard die samen het spoorwegsysteem vormen en het controleren of deze subsystemen worden geëxploiteerd en onderhouden overeenkomstig de essentiële eisen die erop betrekking hebben;

2° de controle van de overeenstemming van de interoperabiliteitsonderdelen met de essentiële eisen;

3° de toelating tot ingebruikname van voertuigen;

4° de afgifte, vernieuwing, wijziging en intrekking van de veiligheidscertificaten en veiligheidsvergunningen die zijn toegekend overeenkomstig hoofdstuk 4 met inbegrip van de controle van de voorwaarden en eisen die daarin zijn vervat en de overeenstemming van de activiteiten van de

ferroviaire et des entreprises ferroviaires aux exigences prévues pour obtenir l'agrément ou le certificat;

5° la délivrance d'un avis conforme quant aux autres règles nationales de sécurité visées à l'article 68, § 3;

6° le contrôle du respect des règles de sécurité;

7° la mise à jour et l'adaptation du registre national des véhicules en veillant à ce que les véhicules soient dûment inscrits dans le registre national des véhicules et à ce que les informations relatives à la sécurité y figurant soient exactes et tenues à jour;

8° la vérification de la conformité de la fourniture de services de formation aux exigences de sécurité définies dans les STI ou les règles adoptées par le Roi;

9° les tâches relatives à la certification des conducteurs de train visées par les règles arrêtées conformément à l'article 68, § 1er, 3°;

10° les tâches relatives à la certification des conducteurs de train visée au titre 5;

11° la certification des accompagnateurs de train;

12° la vérification de l'efficacité du système de freinage du matériel roulant ferré comme prévue au chapitre II de l'arrêté royal du 15 septembre 1976 portant règlement sur la police des transports de personnes par tram, pré-métro, métro, autobus et autocar;

13° l'imposition d'amendes administratives;

14° la vérification, la promotion et, le cas échéant, la bonne application et le développement du cadre réglementaire en matière de sécurité, y compris le système des règles nationales de sécurité et les règles relatives au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer;

15° la bonne application des dispositions relatives aux conditions d'utilisation des travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière dans le secteur ferroviaire.

§ 2. La possession de la qualité de membres du personnel de l'autorité de sécurité, est portée à la connaissance des tiers par une carte de légitimation dont le Roi fixe le modèle.

Art. 75

L'autorité de sécurité peut, dans l'accomplissement de ses tâches visées à l'article 74, prendre toutes les mesures nécessaires, y compris l'interdiction pour le matériel ou le personnel de circuler et elle peut mener les inspections et les investigations nécessaires pour l'accomplissement de ses tâches.

spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen met de eisen die voor het bekomen van vergunning of certificaat worden gesteld;

5° de aflevering van een eensluidend advies aangaande de andere nationale veiligheidsvoorschriften zoals bedoeld in artikel 68, § 3;

6° de controle op de naleving van de veiligheidsvoorschriften;

7° het bijwerken en aanpassen van het nationaal voertuigenregister, ervoor zorgend dat de voertuigen terdege ingeschreven zijn in het nationaal voertuigenregister en dat de daarin vervatte informatie juist is en bijgewerkt wordt;

8° het nazien van de conformiteit van de verleende opleidingsdiensten met de veiligheidseisen bepaald in de TSI's of in de door de Koning vastgestelde voorschriften;

9° de taken betreffende de certificering van de treinbestuurders bedoeld door de voorschriften genomen overeenkomstig artikel 68, § 1, 3°;

10° de taken betreffende de certificering van de treinbestuurders bedoeld in titel 5;

11° de certificering van treinbegeleiders;

12° de controle van de doeltreffendheid van het remsysteem van rollend spoormaterieel als bedoeld in hoofdstuk II van het koninklijk besluit van 15 september 1976 houdende reglement op de politie van personenvervoer per tram, premetro, metro, autobus en autocar;

13° het opleggen van bestuurlijke boetes;

14° de controle, de bevordering en, in voorkomend geval, de handhaving en de ontwikkeling van het regelgevend kader voor veiligheid, inclusief het stelsel van nationale veiligheidsvoorschriften en de regels inzake het vervoer van gevaarlijke goederen per spoor;

15° de handhaving van de bepalingen betreffende de arbeidsvoorwaarden voor mobiele werknemers die interoperabele grensoverschrijdende diensten in de spoorwegsector verrichten.

§ 2. Het bezitten van de hoedanigheid van personeelsleden van de veiligheidsinstantie, wordt ter kennis gebracht van derden aan de hand van een legitimatiekaart waarvan de Koning het model bepaalt.

Art. 75

De veiligheidsinstantie kan, in uitvoering van haar taken bedoeld in artikel 74, al de noodzakelijke maatregelen nemen, met inbegrip van het verbod voor materieel of veiligheidspersoneel om te rijden en zij kan de noodzakelijke inspecties en onderzoeken verrichten die nodig zijn om haar taken te vervullen.

Art. 76

§ 1er. L'autorité de sécurité peut infliger une amende administrative à une entreprise ferroviaire, gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et au détenteur, en cas d'infraction visée aux articles 214 et 215.

§ 2. Un membre du personnel visé à l'article 213, § 1er, rédige un rapport en cas d'infraction visée aux articles 214 et 215.

Le rapport est daté et mentionne au moins:

1° le nom du contrevenant présumé;

2° l'infraction;

3° le lieu, la date et l'heure de la constatation de l'infraction. Le rapport est immédiatement transmis à la direction 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.

§ 3. La direction informe le contrevenant présumé dans les quinze jours de la date du rapport de l'intention d'infliger une amende administrative. La direction peut prolonger ce délai si elle l'estime nécessaire pour l'exercice des missions et des compétences de l'autorité de sécurité. En outre, la direction peut prolonger ce délai si elle accorde un délai au contrevenant présumé pour mettre fin à l'infraction.

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

Cette notification ne peut porter que sur des faits qui auraient été commis moins de cinq ans avant l'envoi du pli recommandé.

§ 4. Le contrevenant présumé est invité à communiquer sa défense par écrit dans un délai de trente jours suivant la notification de cet avis. Si le contrevenant présumé n'a pas de siège en Belgique, ce délai est prolongé de quinze jours.

Le contrevenant présumé est également informé:

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. A cet effet, le contrevenant présumé introduit une demande écrite auprès de l'autorité de sécurité dans les trente jours de la réception de la notification.

Art. 76

§ 1. De veiligheidsinstantie kan een bestuurlijke boete opleggen aan een spoorwegonderneming, aan de spoorweginfrastructuurbeheerder en aan de houder, in geval van een inbreuk als bedoeld in de artikelen 214 en 215.

§ 2. Een personeelslid bedoeld in artikel 213, stelt in geval van een in de artikelen 214 et 215 bedoelde inbreuk, een rapport op.

Het rapport is gedagtekend en vermeldt minstens:

1° de naam van de vermoedelijke overtreder;

2° de inbreuk;

3° de plaats waar en het tijdstip waarop de inbreuk is geconstateerd.

Het rapport wordt onmiddellijk bezorgd aan de leiding van de veiligheidsinstantie.

Een afschrift van het rapport wordt uiterlijk bij de kennisgeving van het voornemen tot het opleggen van een bestuurlijke boete aan de vermoedelijke overtreder toegezonden.

§ 3. De leiding brengt de vermoedelijke overtreder binnen vijftien dagen na de dagtekening van het rapport op de hoogte van het voornemen om een bestuurlijke boete op te leggen. De leiding kan deze termijn verlengen voor zover zij dit noodzakelijk acht met het oog op de uitoefening van de opdrachten en bevoegdheden van de veiligheidsinstantie. Bovendien kan de leiding deze termijn verlengen indien zij de vermoedelijke overtreder een termijn toestaat om een einde te maken aan de inbreuk.

De kennisgeving geschiedt bij aangetekende zending of op de door de Koning bepaalde wijze en vermeldt op straffe van nietigheid het in overweging genomenbedrag van de bestuurlijke boete, alsook de naam van de vermoedelijke overtreder.

Deze kennisgeving kan slechts handelen over feiten die niet langer dan vijf jaar voor de dag van het versturen van de aangetekende zending begaan zouden zijn.

§ 4. De vermoedelijke overtreder wordt uitgenodigd om binnen een termijn van dertig dagen die volgt op de kennisgeving van dit bericht schriftelijk zijn verweer mee te delen. Indien de vermoedelijke overtreder geen zetel in België heeft, wordt deze termijn met vijftien dagen verlengd.

Tevens wordt de vermoedelijke overtreder erop gewezen dat hij:

1° op verzoek de documenten waarop het voornemen tot het opleggen van een bestuurlijke boete berust, kan inzien en er kopieën van kan krijgen;

2° mondeling zijn schriftelijke verweer kan toelichten. De vermoedelijke overtreder richt daartoe aan de veiligheidsinstantie een schriftelijke aanvraag binnen dertig dagen na de ontvangst van de kennisgeving.

Le contrevenant présumé peut se faire assister ou représenter par un avocat, et peut appeler des témoins.

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, qui statue en la matière dans les quinze jours. Si l'autorité de sécurité ne statue pas en la matière dans les quarante-cinq jours, la demande est réputée acceptée. Le délai visé au § 6 est suspendu pour la durée de la prolongation du délai visée au présent alinéa.

L'autorité de sécurité se montre loyale et impartiale lors de la collecte et de la communication des preuves à charge et des preuves à décharge.

§ 5. Lorsqu'une amende administrative est infligée, le montant de cette amende est adapté à la gravité de l'infraction et à la mesure dans laquelle celle-ci peut être reprochée au contrevenant. En outre, il est tenu compte de la fréquence de l'infraction et des circonstances dans lesquelles le contrevenant présumé a commis l'infraction.

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.

Les deux premiers alinéas de ce paragraphe sont d'application dans le cas du recours visé à l'article 221/3.

§ 6. Le droit de l'autorité de sécurité d'infliger une amende administrative s'éteint deux ans après l'envoi de la notification de l'autorité de sécurité visée au § 3.

Art. 77

L'autorité de sécurité accomplit ses tâches de manière ouverte, non discriminatoire et transparente. En particulier, elle permet à toutes les parties d'être entendues et indique les motifs de ses décisions.

Elle répond rapidement aux requêtes et demandes d'informations et adopte toutes ses décisions dans un délai de quatre mois après que toutes les informations demandées ont été fournies. Le Roi peut dans des cas particuliers réduire ce délai.

Les tâches visées à l'article 74 ne peuvent pas être transférées ou confiées à un gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, une entreprise ferroviaire ou une entité adjudicatrice.

Dans l'accomplissement des tâches visées à l'article 74, 1° à 8°, 14° et 15°, elle peut à tout moment requérir l'assistance technique du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, des entreprises ferroviaires ou d'autres organismes qualifiés choisis par l'autorité de sécurité.

Lorsque cela s'avère nécessaire dans le cadre des tâches visées à l'article 74, 1°, 2°, 4°, 6° et 14° les membres de

De vermoedelijke overtreder kan zich laten bijstaan of vertegenwoordigen door een advocaat en kan getuigen oproepen.

Indien de vermoedelijke overtreder van oordeel is dat hij te weinig tijd heeft om zich te verdedigen, richt hij een met redenen omkleed verzoek aan de veiligheidsinstantie die binnen vijftien dagen hierover beslist. Indien de veiligheidsinstantie binnen vijfenveertig dagen hierover geen beslissing neemt, wordt het verzoek geacht ingewilligd te zijn. De in § 6 bedoelde termijn wordt geschorst voor de duur van de verlenging van de termijn bedoeld in dit lid.

De veiligheidsinstantie stelt zich loyaal en onpartijdig op bij het verzamelen en meedelen van de bewijzen à charge en de bewijzen à décharge.

§ 5. Als een bestuurlijke boete wordt opgelegd, wordt het bedrag ervan afgestemd op de ernst van de inbreuk en de mate waarin deze aan de overtreder wordt verweten. Tevens wordt rekening gehouden met de frequentie en de omstandigheden waarin de vermoedelijke overtreder de inbreuk heeft gepleegd.

Indien op het moment van de beslissing tot het opleggen van een bestuurlijke boete de feiten geen inbreuk, zoals bedoeld in de artikelen 214 en 215, meer uitmaken, wordt geen bestuurlijke boete opgelegd.

De eerste twee leden van deze paragraaf zijn van toepassing in geval van het in artikel 221/3 bedoelde beroep.

§ 6. De bevoegdheid van de veiligheidsinstantie tot het opleggen van een bestuurlijke boete vervalt twee jaar nadat de veiligheidsinstantie de in § 3 bedoelde kennisgeving heeft verzonden.

Art. 77

De veiligheidsinstantie verricht haar taken op een open, niet-discriminerende en transparante wijze. Zij geeft in het bijzonder alle partijen de gelegenheid te worden gehoord en zij motiveert haar besluiten.

Zij antwoordt snel op de verzoeken en vragen om inlichtingen en neemt al haar besluiten binnen de vier maanden nadat alle gevraagde inlichtingen werden verstrekt. De Koning kan in bijzondere gevallen deze termijn inkorten.

De in artikel 74 bedoelde taken mogen niet worden overgedragen of uitbesteed aan een spoorweginfrastructuurbeheerder, een spoorwegonderneming of een aanbestedende dienst.

Zij kan voor de uitvoering van de in artikel 74, 1° tot 8°, 14° en 15° bedoelde taken te allen tijde de technische bijstand vorderen van de spoorweginfrastructuurbeheerder, de spoorwegondernemingen of andere door de veiligheidsinstantie gekozen gekwalificeerde instanties.

Indien het voor de uitvoering van de in artikel 74, 1°, 2°, 4°, 6° en 14° bedoelde taken noodzakelijk blijkt, gelasten de

l'autorité de sécurité ou les personnes mandatées par elle, chargent le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire de prendre les mesures appropriées afin de garantir la sécurité des circulations ferroviaires en fonction des opérations à réaliser. Ces mesures peuvent comprendre l'interdiction des circulations ferroviaires vers une ou plusieurs voies.

L'autorité de sécurité et le gestionnaire de l'infrastructure concluent un protocole relatif aux mesures visées à l'alinéa 5.

L'autorité de sécurité coopère avec les autorités de sécurité des autres Etats membres. La coopération vise en particulier à faciliter et coordonner la certification en matière de sécurité des entreprises ferroviaires ayant obtenu des sillons internationaux conformément à la procédure prévue à l'article 34.

Section 3

Rapport annuel

Art. 78

Chaque année, l'autorité de sécurité publie un rapport concernant ses activités de l'année précédente et le transmet à l'Agence au plus tard le 30 septembre. Le rapport contient des informations sur:

a) l'évolution de la sécurité ferroviaire, y compris un inventaire des indicateurs de sécurité communs définis dans l'annexe 4;

b) les modifications importantes de la législation et de la réglementation en matière de sécurité ferroviaire;

c) l'évolution de la certification et de l'agrément en matière de sécurité;

d) les résultats des contrôles effectués auprès du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et des entreprises ferroviaires et les enseignements qui en ont été tirés, notamment sur la base des rapports visés à l'article 93;

e) les dérogations qui ont été décidées conformément à l'article 109;

f) l'application des méthodes de sécurité communes à l'analyse et l'évaluation des risques.

Le Roi peut déterminer un modèle de rapport que le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et les entreprises ferroviaires devront utiliser et prévoir des éléments de contenu supplémentaires.

leden van de veiligheidsinstantie of de door haar gemandateerde personen de spoorweginfrastructuurbeheerder met het nemen van geschikte maatregelen om de veiligheid van het spoorwegverkeer te garanderen in functie van de te realiseren werkzaamheden. Deze maatregelen kunnen het verbod inhouden van spoorwegverkeer naar één of meerdere sporen.

De veiligheidsinstantie en de infrastructuurbeheerder sluiten een protocol met betrekking tot de maatregelen bedoeld in het vijfde lid.

De veiligheidsinstantie werkt samen met de veiligheidsinstanties van de andere lidstaten. De samenwerking heeft in het bijzonder tot doel het vergemakkelijken en coördineren van de veiligheidscertificering van spoorwegondernemingen die internationale treinpaden toegewezen hebben gekregen volgens de procedure voorzien in artikel 34.

Afdeling 3

Jaarverslag

Art. 78

Elk jaar publiceert de veiligheidsinstantie een verslag over haar activiteiten van het vorige jaar en zij zendt het uiterlijk 30 september toe aan het Bureau. Het verslag bevat informatie over:

a) de evolutie van de veiligheid op het spoor, met inbegrip van een inventaris van de in bijlage 4 beschreven gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren;

b) belangrijke wijzigingen in de wetgeving en de reglementering betreffende de veiligheid op de spoorwegen;

c) de ontwikkeling van de veiligheidscertificering en de veiligheidsvergunning;

d) de resultaten van het bij de spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen uitgeoefende toezicht en de eruit getrokken conclusies, met name op basis van de verslagen bedoeld in artikel 93;

e) de afwijkingen waartoe overeenkomstig artikel 109 werd besloten;

f) de toepassing van gemeenschappelijke veiligheidsmethodes bij de analyse en evaluatie van risico's.

De Koning kan een model van verslag bepalen dat de spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen moeten gebruiken en bijkomende inhoudelijke elementen voorschrijven.

Section 4

Rémunération des prestations

Art. 79

§ 1er. Le demandeur de l'autorisation visée à l'article 74, 1° et 3° est redevable, à titre de participation dans les frais d'examen de l'autorité de sécurité, d'une redevance liée au prix de revient de cet examen.

La redevance visée à l'alinéa 1er, pour le service demandé à l'autorité de sécurité, est calculée par demi-journée entamée.

L'indemnité pour une demi-journée s'élève à 375 euros et est indexée.

§ 2. Le demandeur de l'autorisation visée à l'article 74, 1° ou 3° est redevable, à titre de participation dans les frais administratifs de l'autorité de sécurité, d'une redevance indexée pour l'octroi de cette autorisation.

La redevance visée à l'alinéa 1er est fixée à 750 euros.

§ 3. En cas de non-paiement des redevances visées aux §§ 1er et 2, l'autorisation est retirée après mise en demeure.

Art. 80

§ 1er. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et les entreprises ferroviaires sont redevables, à titre de participation dans les frais administratifs de l'autorité de sécurité, pour la certification prévue à l'article 74, 9° et 11° par membre de personnel qui dispose d'une licence à la date du 1er janvier de l'année courante, d'une redevance annuelle indexée.

La redevance visée à l'alinéa 1er est fixée à 20 euros.

En cas de non-paiement de la redevance visée à l'alinéa 1er, la licence des membres du personnel concernés n'est plus valable.

§ 2. Le demandeur est redevable, à titre de participation dans les frais administratifs de l'autorité de sécurité, pour les tâches visées à l'article 142, § 1er, 1°, d'une redevance indexée.

La redevance visée à l'alinéa 1er est fixée à 100 euros pour la délivrance initiale, en ce compris la mise à jour et la modification des licences.

La redevance visée à l'alinéa 1er est fixée à 100 euros pour le renouvellement, en ce compris la mise à jour et la modification des licences.

La redevance visée à l'alinéa 1er est fixée à 40 euros pour la délivrance de duplicatas.

Afdeling 4

Vergoeding voor prestaties

Art. 79

§ 1. De aanvrager van een toelating als bedoeld in artikel 74, 1° en 3° is, als deelneming in de kosten van het onderzoek door de veiligheidsinstantie, een aan de kostprijs van dat onderzoek gerelateerde retributie verschuldigd.

De retributie bedoeld in het eerste lid, voor de aan de veiligheidsinstantie gevraagde dienst, wordt berekend per aangevatte halve dag.

De vergoeding voor een halve dag bedraagt 375 euro en wordt geïndexeerd.

§ 2. De aanvrager van een toelating als bedoeld in artikel 74, 1° of 3° is, als deelneming in de administratieve kosten van de veiligheidsinstantie, voor de aflevering van die toelating een geïndexeerde retributie verschuldigd.

De in het eerste lid bedoelde retributie is vastgesteld op 750 euro.

§ 3. In geval van niet-betaling van de in §§ 1 en 2 bedoelde retributies, wordt de toelating ingetrokken na ingebrekestelling.

Art. 80

§ 1. De spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen zijn, als deelneming in de administratieve kosten van de veiligheidsinstantie voor de certificering als bedoeld in artikel 74, 9° en 11° per personeelslid dat een vergunning heeft op 1 januari van het lopende jaar, een jaarlijkse, geïndexeerde retributie verschuldigd.

De in het eerste lid bedoelde retributie is vastgesteld op 20 euro.

In geval van niet-betaling van de in het eerste lid bedoelde retributie, is de vergunning van de betrokken personeelsleden niet meer geldig.

§ 2. De aanvrager is als deelneming in de administratieve kosten van de veiligheidsinstantie voor de opdrachten bedoeld in artikel 142, § 1, 1°, een geïndexeerde retributie verschuldigd.

De in het eerste lid bedoelde retributie is vastgesteld op 100 euro voor de initiële afgifte, inclusief bijwerking en wijziging van de vergunningen.

De in het eerste lid bedoelde retributie is vastgesteld op 100 euro voor de verlenging, inclusief bijwerking en wijziging van de vergunningen.

De in het eerste lid bedoelde retributie is vastgesteld op 40 euro voor de afgifte van duplicaten.

§ 3. Les personnes ou organismes, visées à l'article 142, § 1er, 4°, sont redevables, à titre de participation aux coûts de l'examen du dossier par l'autorité de sécurité, d'une redevance indexée.

La redevance visée à l'alinéa 1er est fixée à 2.000 euros pour les entreprises ferroviaires qui forment leur propre personnel.

La redevance visée à l'alinéa 1er est fixée à 2.500 euros pour les entreprises ferroviaires qui forment leur personnel et des tiers.

La redevance visée à l'alinéa 1er est fixée à 2.500 euros pour les autres entreprises ou organismes.

La redevance visée à l'alinéa 1er est fixée à 50 euros pour la délivrance initiale, en ce compris la mise à jour, de la reconnaissance comme examinateur par l'autorité de sécurité, à l'exception des examinateurs reconnus par les centres de formation.

§ 4. Les personnes ou organismes, visées à l'article 142, § 1er, 9°, sont redevables, à titre de participation aux coûts de l'examen du dossier par l'autorité de sécurité, d'une redevance indexée.

La redevance visée à l'alinéa 1er est fixée à 2.000 euros pour une personne et à 2.500 euros pour un organisme.

Art. 81

§ 1er. Le détenteur d'un véhicule qui figure dans le registre national des véhicules à la date du 1er janvier de l'année courante est redevable, à titre de participation dans les frais de l'autorité de sécurité, d'une redevance annuelle indexée pour ce véhicule.

La redevance visée à l'alinéa 1er est fixée à 2 euros.

§ 2. En cas de non-paiement des redevances, le véhicule est radié du registre.

Les redevances ne sont pas remboursées lors du retrait de l'enregistrement ou lors de l'arrêt de l'usage du matériel.

Art. 82

Le demandeur d'une vérification de l'efficacité du système de freinage de matériel roulant ferré telle que prévue au chapitre II de l'arrêté royal du 15 septembre 1976 portant règlement sur la police des transports de personnes par tram, pré-métro, métro, autobus et autocar, est redevable, à titre de participation dans les frais du contrôle de l'autorité de sécurité, d'une redevance indexée.

La redevance visée à l'alinéa 1er est fixée à 280 euros.

§ 3. De personen of instellingen, bedoeld in artikel 142, § 1, 4°, zijn als deelneming in de kosten voor het onderzoek van het dossier door de veiligheidsinstantie, een geïndexeerde retributie verschuldigd.

De in het eerste lid bedoelde retributie is vastgesteld op 2.000 euro voor de spoorwegondernemingen die hun eigen personeel opleiden.

De in het eerste lid bedoelde retributie is vastgesteld op 2.500 euro voor de spoorwegondernemingen die hun eigen personeel en derden opleiden.

De in het eerste lid bedoelde retributie is vastgesteld op 2.500 euro voor de andere ondernemingen of instellingen.

De in het eerste lid bedoelde retributie is vastgesteld op 50 euro voor de initiële afgifte, inclusief de bijwerking, van de erkenning als examinator door de veiligheidsinstantie, met uitzondering van de door de opleidingscentra erkende examinatoren.

§ 4. De personen of instellingen, bedoeld in artikel 142, § 1, 9°, zijn als deelneming in de kosten voor het onderzoek van het dossier door de veiligheidsinstantie, een geïndexeerde retributie verschuldigd.

De in het eerste lid bedoelde retributie is vastgesteld op 2.000 euro voor een persoon en op 2.500 euro voor een instelling.

Art. 81

§ 1. De houder van een voertuig dat op 1 januari van het lopende jaar voorkomt in het nationaal voertuigenregister is, als deelneming in de kosten van de veiligheidsinstantie, een jaarlijkse geïndexeerde retributie voor dat voertuig verschuldigd.

De in het eerste lid bedoelde retributie is vastgesteld op 2 euro.

§ 2. Ingeval van niet-betaling van de retributies wordt het voertuig uit het register geschrapt.

De retributies worden niet teruggestort bij de schrapping van de inschrijving of bij de stopzetting van het gebruik van het materieel.

Art. 82

De aanvrager van een controle van de doeltreffendheid van het remsysteem van rollend spoormaterieel als bedoeld in hoofdstuk II van het koninklijk besluit van 15 september 1976 houdende reglement op de politie van personenvervoer per tram, pre-metro, metro, autobus en autocar is, als deelneming in de kosten van de controle door de veiligheidsinstantie, een geïndexeerde retributie verschuldigd.

De in het eerste lid bedoelde retributie is vastgesteld op 280 euro.

Art. 83

§ 1er. Le demandeur d'un contrôle visé à l'article 107, alinéa 2, est redevable, à titre de participation aux frais du contrôle de l'autorité de sécurité, d'une redevance indexée.

La redevance visée à l'alinéa 1er est fixée à 2.000 euros.

§ 2. La conformité aux exigences visées à l'article 107, alinéa 2, est mentionnée dans l'agrément de sécurité pour le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou dans le certificat de sécurité pour l'entreprise ferroviaire dès que le paiement de la redevance visée au § 1er est effectué.

Art. 84

§ 1er. Chaque année au 1er janvier, les redevances visées aux articles 79 à 83 inclus sont adaptées 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 seront adaptés conformément à l'alinéa 1er.

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

Le résultat obtenu est arrondi à l'euro supérieur si la partie décimale est supérieure ou égale à cinquante cents. Il l'est à l'euro inférieur si cette partie est inférieure à cinquante cents.

§ 2. Les redevances visées aux articles 79 à 83 inclus sont payées au Service public fédéral Mobilité et Transports, au plus tard trente jours après la date de l'invitation à payer et en suivant les instructions figurant dans cette invitation.

§ 3. Dans le cas de la redevance visée à l'article 80, § 3, le délai visé à l'article 77, alinéa 2, commence à courir à la date de réception du paiement et pour autant que le dossier soit complet.

Art. 85

§ 1er. Il est dû par le demandeur d'un certificat de sécurité, partie A ou partie B, au titre de participation aux coûts de l'examen du dossier par l'autorité de sécurité, une redevance indexée.

La redevance visée à l'alinéa 1er est fixée à 5.000 euros pour le demandeur d'un certificat de sécurité partie A.

La redevance visée à l'alinéa 1er est fixée à 2.000 euros pour le demandeur d'un certificat de sécurité partie B

Art. 83

§ 1. De aanvrager van een controle zoals bedoeld in artikel 107, tweede lid, is als deelneming in de kosten van de controle door de veiligheidsinstantie, een geïndexeerde retributie verschuldigd.

De in het eerste lid bedoelde retributie is vastgesteld op 2.000 euro.

§ 2. De conformiteit met de vereisten bedoeld in artikel 107, tweede lid, wordt vermeld in de veiligheidsvergunning voor de spoorweg- infrastructuurbeheerder of in het veiligheidscertificaat voor de spoorwegonderneming, zodra de betaling van de in § 1 bedoelde retributie werd uitgevoerd.

Art. 84

§ 1. Elk jaar op 1 januari, worden de retributies bedoeld in de artikelen 79 tot en met 83 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 zullen worden aangepast.

De oorspronkelijke index is de gezondheidsindex van november 2009.

Het bekomen resultaat wordt afgerond naar de hogere euro indien het deel in decimalen groter of gelijk is aan vijftig cent. De afronding gebeurt naar de lagere euro indien dit deel kleiner is dan vijftig cent.

§ 2. De in de artikelen 79 tot en met 83 bedoelde retributies worden betaald aan de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer ten laatste dertig dagen volgend op de datum van de uitnodiging tot betaling en volgens de instructies die in die uitnodiging zijn opgenomen.

§ 3. In het geval van de in artikel 80, § 3 bedoelde retributie begint de in artikel 77, tweede lid, bedoelde termijn te lopen vanaf de ontvangstdatum van de betaling en voor zover het dossier volledig is.

Art. 85

§ 1. De aanvrager van een veiligheidscertificaat deel A of deel B is als deelneming in de kosten van de veiligheidsinstantie voor het onderzoek van het dossier een geïndexeerde retributie verschuldigd.

De in het eerste lid bedoelde retributie is vastgesteld op 5.000 euro voor de aanvrager van een veiligheidscertificaat deel A.

De in het eerste lid bedoelde retributie is vastgesteld op 2.000 euro voor de aanvrager van een veiligheidscertificaat

qui réalise, sur base annuelle, moins de 200 millions de voyageurs-kilomètres.

La redevance visée à l'alinéa 1er est fixée à 10.000 euros pour le demandeur d'un certificat de sécurité partie B qui réalise, sur base annuelle, 200 millions de voyageurs-kilomètres ou plus.

La redevance visée à l'alinéa 1er est fixée à 2.000 euros pour le demandeur d'un certificat de sécurité partie B qui réalise, sur base annuelle, moins de 500 millions de tonnes-kilomètres de transport de marchandises.

La redevance visée à l'alinéa 1er est fixée à 10.000 euros pour le demandeur d'un certificat de sécurité partie B qui réalise, sur base annuelle, 500 millions de tonnes-kilomètres ou plus de transport de marchandises.

Pour le demandeur d'un certificat de sécurité partie B qui transporte aussi bien des voyageurs que des marchandises, les montants d'application sur base des alinéas 3 à 6 sont additionnés.

§ 2. Il est dû par le demandeur d'un agrément de sécurité, au titre de participation aux coûts de l'examen du dossier par l'autorité de sécurité, une redevance indexée.

La redevance visée à l'alinéa 1er est fixée à 25.000 euros.

§ 3. Le montant des redevances visées aux §§ 1er et 2 est lié à l'indice santé de novembre 2009. Pour les années suivantes, le montant total est adapté chaque année sur base de l'indice santé de novembre de l'année précédant l'année en question.

Les redevances sont payées au Service public fédéral Mobilité et Transports, au plus tard trente jours après la date de la facture et en suivant les instructions figurant dans cette facture.

Les redevances ne sont pas remboursées en cas de retrait du certificat de sécurité partie A, du certificat de sécurité partie B ou de l'agrément de sécurité, ou en cas de cessation de l'exercice des activités couvertes par ces certificats ou cet agrément.

Art. 86

§ 1er. Il est dû par le détenteur d'un agrément de sécurité et par les détenteurs d'un certificat de sécurité partie B qui utilisent le réseau, au titre de participation aux coûts du contrôle, par l'autorité de sécurité, de la sécurité du transport ferroviaire et du développement de la réglementation, une redevance annuelle.

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

Par trimestre, un quart du montant annuel est dû.

deel B die op jaarbasis minder dan 200 miljoen reizigers-kilometers presteert.

De in het eerste lid bedoelde retributie is vastgesteld op 10.000 euro voor de aanvrager van een veiligheidscertificaat deel B die op jaarbasis 200 miljoen reizigers-kilometers of meer presteert.

De in het eerste lid bedoelde retributie is vastgesteld op 2.000 euro voor de aanvrager van een veiligheidscertificaat deel B die, op jaarbasis, minder dan 500 miljoen ton-kilometers goederenvervoer presteert.

De in het eerste lid bedoelde retributie is vastgesteld op 10.000 euro voor de aanvrager van een veiligheidscertificaat deel B die, op jaarbasis, 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 die overeenkomstig het derde tot het zesde lid van toepassing zijn, opgeteld.

§ 2. De aanvrager van een veiligheidsvergunning is als deelneming in de kosten van de veiligheidsinstantie voor het onderzoek van het dossier een geïndexeerde retributie verschuldigd.

De in het eerste lid bedoelde retributie is vastgesteld op 25.000 euro.

§ 3. Het bedrag van de in §§ 1 en 2 bedoelde retributies wordt gekoppeld aan de gezondheidsindex van november 2009. Voor de volgende jaren wordt het totale bedrag jaarlijks aangepast aan de gezondheidsindex van november van het jaar voorafgaand aan het betrokken jaar.

De retributies worden betaald aan de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer ten laatste dertig dagen volgend op de datum van de factuur en volgens de instructies die in die factuur zijn opgenomen.

De retributies worden niet teruggestort bij intrekking van het veiligheidscertificaat deel A, van het veiligheidscertificaat deel B of van de veiligheidsvergunning of bij stopzetting van de activiteiten waarvoor deze certificaten of deze vergunning gelden.

Art. 86

§ 1. De houder van een veiligheidsvergunning en de houders van een veiligheidscertificaat deel B die gebruik maken van het netwerk zijn, als deelneming in de kosten van de veiligheidsinstantie voor het toezicht op de veiligheid van het spoorwegvervoer en de ontwikkeling van de regelgeving, een jaarlijkse retributie verschuldigd.

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

Per kwartaal is één vierde van het jaarbedrag verschuldigd.

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 pour cent du montant total.

La part des détenteurs d'un certificat de sécurité partie B s'élève à septante pour cent du montant total. Cette part est répartie entre les détenteurs en proportion du nombre de train-kilomètres qu'ils ont prestés au courant du trimestre clôturé trois mois avant le trimestre concerné par la redevance. Les train-kilomètres, prestés par chaque détenteur d'un certificat de sécurité partie B, sont communiqués par le détenteur de l'agrément de sécurité au Service public fédéral Mobilité et Transports immédiatement après la clôture de chaque trimestre.

§ 2. En cas de non-paiement, l'agrément de sécurité ou le certificat de sécurité peut être suspendu.

Art. 87

§ 1er. Il est dû par le détenteur d'un agrément de sécurité et par les détenteurs d'un certificat de sécurité partie B qui utilisent le réseau, au titre de participation au recouvrement des coûts de l'organe d'enquête pour les enquêtes d'accident et pour le niveau général de sécurité, une redevance annuelle.

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

Par trimestre, un quart du montant annuel est dû.

§ 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 pour cent du montant total.

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

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

§ 4. En cas de non-paiement, l'agrément de sécurité ou le certificat de sécurité peut être suspendu.

De retributie wordt verdeeld 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 globale bedrag. Dat aandeel 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 Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer meegedeeld door de houder van de veiligheidsvergunning.

§ 2. In geval van niet-betaling kan de veiligheidsvergunning of het veiligheidscertificaat worden geschorst.

Art. 87

§ 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.

§ 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, aan de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer meegedeeld door de houder van de veiligheidsvergunning.

§ 4. In geval van niet-betaling kan de veiligheidsvergunning of het veiligheidscertificaat worden geschorst.

Art. 88

§ 1er. Le détenteur de l'agrément de sécurité et les détenteurs d'un certificat de sécurité partie B paient les redevances visées aux articles 86 et 87 au Service public fédéral Mobilité et Transports au début du trimestre, au plus tard trente jours après la date de la facture et en suivant les instructions figurant dans cette facture.

§ 2. En cas de non-paiement, l'agrément de sécurité ou le certificat de sécurité peut être suspendu.

CHAPITRE 3

Système de gestion de la sécurité

Art. 89

Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et les entreprises ferroviaires établissent 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 sécurités communes.

Art. 90

Le système de gestion de la sécurité satisfait aux règles de sécurité visées à l'article 68 et aux exigences de sécurité définies dans les STI et contient les éléments définis dans l'annexe 5, adaptés en fonction de la nature, de l'importance et d'autres caractéristiques de l'activité exercée. Il garantit la maîtrise de tous les risques créés par les activités du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou de l'entreprise ferroviaire, y compris la fourniture de maintenance et de matériel et le recours à des contractants. Sans préjudice de la législation nationale et internationale en matière de responsabilité, le système de gestion de la sécurité tient également compte, selon le cas et dans la limite du raisonnable, des risques résultant des activités d'autres parties.

Art. 91

Le système de gestion de la sécurité du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire tient compte des effets des activités des différentes entreprises ferroviaires sur le réseau et comprend des dispositions permettant à toutes les entreprises ferroviaires d'opérer conformément aux STI, aux règles de sécurité et aux conditions fixées dans leur certificat de sécurité. En outre, il est conçu dans le but de coordonner les procédures d'urgence du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire avec toutes les entreprises ferroviaires qui utilisent son infrastructure.

Art. 88

§ 1. De houder van de veiligheidsvergunning en de houders van een veiligheidscertificaat deel B betalen de in artikel 86 en 87 bedoelde retributies aan de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer 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.

§ 2. In geval van niet-betaling kan de veiligheidsvergunning of het veiligheidscertificaat worden geschorst.

HOOFDSTUK 3

Veiligheidsbeheersystemen

Art. 89

De spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen zetten hun veiligheidsbeheersysteem op met eerbiediging van de gemeenschappelijke veiligheidsdoelen, de veiligheidsvoorschriften bedoeld in artikel 68, de in de TSI vastgelegde veiligheidseisen en de relevante elementen van de gemeenschappelijke veiligheidsmethoden.

Art. 90

Het veiligheidsbeheersysteem voldoet aan de veiligheidsvoorschriften bedoeld in artikel 68 en aan de in de TSI vastgelegde veiligheidseisen en bevat de in bijlage 5 beschreven elementen, aangepast volgens de aard, het belang en andere kenmerken van de uitgeoefende activiteit. Het systeem waarborgt de beheersing van alle risico's die de activiteiten van de spoorweginfrastructuurbeheerder of van de spoorwegonderneming met zich brengen, met inbegrip van het verstrekken van onderhoud en materieel en het inzetten van aannemers. Onverminderd de nationale en internationale wetgeving inzake aansprakelijkheid, houdt het veiligheidsbeheersysteem naargelang het geval en binnen de grenzen van het redelijke ook rekening met de risico's die voortvloeien uit de activiteiten van andere partijen.

Art. 91

Het veiligheidsbeheersysteem van de spoorweginfrastructuurbeheerder houdt rekening met de weerslag van de activiteiten van de verschillende spoorwegondernemingen op het netwerk en bevat bepalingen die alle spoorwegondernemingen in staat stellen te handelen overeenkomstig de TSI, de veiligheidsvoorschriften en de in hun veiligheidscertificaat bepaalde voorwaarden. Het heeft bovendien tot doel de noodprocedures van de spoorweginfrastructuurbeheerder te coördineren met alle spoorwegondernemingen die zijn infrastructuur gebruiken.

Art. 92

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:

a) 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;

b) 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;

c) les résultats des audits de sécurité internes;

d) des observations sur les insuffisances et les défauts de fonctionnement des opérations ferroviaires et de la gestion de l'infrastructure qui peuvent présenter un intérêt pour l'autorité de sécurité.

Le Roi peut déterminer un modèle de rapport que le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et les entreprises ferroviaires devront utiliser et prévoir des éléments de contenu supplémentaires.

Art. 93

§ 1er. En cas d'accident grave, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire informe immédiatement l'organisme d'enquête, le ministre, l'autorité de sécurité et les autorités judiciaires.

En outre, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, l'entreprise ferroviaire et, le cas échéant, l'autorité de sécurité transmettent immédiatement l'information de la survenance d'un événement décrit à l'annexe 7 à l'organisme d'enquête.

Les modalités de la communication à l'organisme d'enquête des informations visées aux alinéas 1 et 2 sont déterminées par celui-ci et publiées.

§ 2. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire envoie chaque jour à l'organisme d'enquête, selon les modalités déterminées par ce dernier, la relation succincte de tous les évènements qui, de prime abord, constituent un ou des accidents et incidents concernant ou influençant la sécurité de l'exploitation, qui se sont produits sur le réseau ferroviaire pendant les dernières vingt-quatre heures.

§ 3. Chaque accident et incident d'exploitation ou affectant celle-ci est classifié selon les critères déterminés par le Roi et fait l'objet d'un compte rendu dont une copie est envoyée par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et/ou, le cas échéant, l'entreprise ferroviaire dans les trois jours ouvrables à l'organisme d'enquête, selon les modalités déterminées par celui-ci. Les corrections, révisions et/ou renseignements

Art. 92

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

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

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

c) de resultaten van de interne veiligheidsaudits;

d) opmerkingen over functionele tekortkomingen en gebreken in de spoorwegactiviteiten en in het infrastructuurbeheer, die voor de veiligheidsinstantie van belang kunnen zijn.

De Koning kan een model voor het verslag van de spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen bepalen en bijkomende inhoudelijke elementen voorschrijven.

Art. 93

§ 1. Ingeval van een ernstig ongeval stelt de spoorweginfrastructuurbeheerder onmiddellijk het onderzoeksorgaan, de minister, de veiligheidsinstantie en gerechtelijke instanties op de hoogte.

Daarnaast verzenden de spoorweginfrastructuurbeheerder, de spoorwegonderneming en, in voorkomend geval, de veiligheidsinstantie, aan het onderzoeksorgaan onmiddellijk de informatie over het zich voordoen van een voorval beschreven in bijlage 7.

De wijze waarop de informatie, bedoeld in het eerste en tweede lid, aan het onderzoeksorgaan wordt meegedeeld, wordt door haar bepaald en wordt bekendgemaakt.

§ 2. De spoorweginfrastructuurbeheerder stuurt dagelijks aan het onderzoeksorgaan, op door deze laatste bepaalde wijze, het relaas van alle gebeurtenissen die, op het eerste gezicht, een ongeval of ongevallen of een incident of incidenten met betrekking of met een weerslag op de exploitatieveiligheid uitmaken en die zich de voorbije vierentwintig uur op het spoorwegnetwerk voordeden.

§ 3. Elk exploitatieongeval en -incident of met een weerslag op de exploitatie wordt gerangschikt overeenkomstig de criteria bepaald door de Koning en maakt het voorwerp uit van een verslag waarvan door de spoorweginfrastructuurbeheerder en/of, in voorkomend geval, de spoorwegonderneming een kopie bezorgd wordt aan het onderzoeksorgaan, binnen de drie werkdagen en volgens de door dit orgaan

complémentaires non disponibles dans les trois jours devront être fournis à l'organisme d'enquête, selon les modalités déterminées par celui-ci, dès qu'ils deviennent disponibles.

Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et l'entreprise ferroviaire se conforment aux critères établis par le Roi lors de l'établissement de leur compte rendu.

§ 4. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et/ou, le cas échéant, l'entreprise ferroviaire transmettent à l'organisme d'enquête, dans les meilleurs délais et, dans la mesure du possible, au plus tard 10 mois après la date de survenance de l'évènement, leur rapport d'enquête complet sur les évènements décrits en annexe 7 pour lesquels l'organisme d'enquête a ouvert une enquête. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et/ou, le cas échéant, l'entreprise ferroviaire transmettent, sur demande de l'organisme d'enquête, les rapports d'enquête se rapportant à d'autres évènements.

§ 5. Chaque année, avant le 30 juin, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et toutes les entreprises ferroviaires soumettent à l'organisme d'enquête et à l'autorité de sécurité un rapport annuel sur la sécurité concernant l'année civile précédente. Le rapport de sécurité contient:

a) 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;

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

c) les résultats des audits de sécurité internes;

d) des observations sur les insuffisances et les défauts de fonctionnement des opérations ferroviaires et de la gestion de l'infrastructure qui peuvent présenter un intérêt pour l'autorité de sécurité.

Le Roi peut déterminer un modèle de rapport que le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et les entreprises ferroviaires devront utiliser et prévoir des éléments de contenu supplémentaires.

Art. 94

Sans préjudice de la responsabilité civile établie conformément aux prescriptions légales, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et chaque entreprise ferroviaire est rendu responsable de sa partie du système ferroviaire et de l' exploitation sûre de celle-ci, y compris la fourniture de matériel et la sous-traitance de services vis-à-vis des usagers, des clients, des travailleurs concernés et des tiers.

Ces dispositions n'affectent pas la responsabilité de chaque fabricant, de chaque fournisseur de services d'entretien, de chaque détenteur, de chaque prestataire de services

bepaalde modaliteiten. De verbeteringen, herzieningen en/of aanvullende inlichtingen die niet beschikbaar zijn binnen de drie dagen moeten, zodra deze beschikbaar zijn, aan het onderzoeksorgaan worden overgemaakt, volgens de door dit orgaan bepaalde modaliteiten.

De spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegonderneming volgen voor de opmaak van hun verslag, de criteria bepaald door de Koning.

§ 4. De spoorweginfrastructuurbeheerder en/of, in voorkomend geval, de spoorwegonderneming maken zo vlug mogelijk en, in de mate van het mogelijke, uiterlijk binnen de 10 maanden na de datum waarop het voorval zich heeft voorgedaan, aan het onderzoeksorgaan hun volledig verslag van het onderzoek aangaande de voorvallen beschreven in bijlage 7 over. De spoorweginfrastructuurbeheerder en/of, in voorkomend geval, de spoorwegonderneming maken, op vraag van het onderzoeksorgaan, de verslagen van het onderzoek over met betrekking tot andere voorvallen.

§ 5. De spoorweginfrastructuurbeheerder en spoorwegondernemingen dienen elk jaar vóór 30 juni bij het onderzoeksorgaan en bij de veiligheidsinstantie een verslag in over de veiligheid tijdens het vorige kalenderjaar. Het veiligheidsverslag bevat:

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

b) de bijwerking van nationale veiligheidsindicatoren en van de in bijlage I gedefinieerde gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren, voor zover deze voor de rapporterende organisatie van belang is;

c) de resultaten van de interne veiligheidsaudits;

d) opmerkingen over functionele tekortkomingen en gebreken in de spoorwegactiviteiten en in het infrastructuurbeheer, die voor de veiligheidsinstantie van belang kunnen zijn.

De Koning kan een model voor het verslag van de spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen bepalen en bijkomende inhoudelijke elementen voorschrijven.

Art. 94

Onverminderd de burgerlijke aansprakelijkheid volgens de wettelijke voorschriften, wordt elke spoorweginfrastructuurbeheerder en spoorwegonderneming verantwoordelijk gesteld voor zijn deel van het systeem en zijn veilige werking, met inbegrip van de levering van materiaal en het uitbesteden van diensten ten opzichte van gebruikers, afnemers, de betrokken werknemers en derden.

Dit laat echter de verantwoordelijkheid van elke fabrikant, elke leverancier van onderhoudsdiensten, houder, dienstverlener en aankoopeenheid onverlet om rollend materieel,

et de chaque entité acquéreuse de livrer du matériel roulant, des installations, des accessoires et des équipements ainsi que des services conformes aux exigences et conditions d'utilisation prescrites, de sorte que ceux-ci puissent être exploités en toute sécurité par les entreprises ferroviaires et/ou le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.

CHAPITRE 4

Agrément et certificat de sécurité

Section 1re

Agrément de sécurité du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire

Art. 95

§ 1er. Pour pouvoir gérer et exploiter l'infrastructure ferroviaire, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire doit disposer d'un agrément de sécurité, délivré par l'autorité de sécurité.

§ 2. L'agrément de sécurité comprend:

a) la confirmation que le système de gestion de la sécurité du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, tel que décrit à l'article 91 et à l'annexe 5, est accepté;

b) la confirmation de l'acceptation des dispositions prises par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire pour satisfaire aux exigences particulières requises afin de garantir la sécurité de l'infrastructure ferroviaire aux niveaux de la conception, de l'entretien et de l'exploitation, y compris, le cas échéant, l'entretien et l'exploitation du système de contrôle du trafic et de signalisation.

Art. 96

L'agrément de sécurité est valable cinq ans et est renouvelable à la demande du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire. Il est mis à jour en tout ou en partie à chaque modification substantielle de l'infrastructure, de la signalisation, de l'approvisionnement en énergie ou des principes applicables à son exploitation et à son entretien. Le titulaire de l'agrément de sécurité informe sans délai l'autorité de sécurité de toute modification de ce type.

L'autorité de sécurité peut exiger la révision de l'agrément de sécurité en cas de modification substantielle des règles visées à l'article 68, §§ 1er et 2.

Si un gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire agréé ne remplit plus les conditions requises pour l'obtention de l'agrément de sécurité, l'agrément peut être retiré.

installaties, toebehoren en materialen te leveren, alsmede diensten te verrichten die voldoen aan de voorgeschreven eisen en gebruiksvoorwaarden, zodat zij door de spoorwegondernemingen en/of spoorweginfrastructuurbeheerder bij de exploitatie veilig kunnen worden ingezet.

HOOFDSTUK 4

Veiligheidsvergunning en veiligheidscertificaat

Afdeling 1

Veiligheidsvergunning voor de spoorweginfrastructuurbeheerder

Art. 95

§ 1. Om de spoorweginfrastructuur te kunnen beheren en exploiteren, moet de spoorweginfrastructuurbeheerder beschikken over een veiligheidsvergunning, afgeleverd door de veiligheidsinstantie.

§ 2. De veiligheidsvergunning omvat:

a) de bevestiging dat het veiligheidsbeheersysteem van de spoorweginfrastructuurbeheerder zoals beschreven in artikel 91 en bijlage 5, is aanvaard;

b) de bevestiging dat de voorzieningen die de spoorweginfrastructuurbeheerder heeft getroffen om te voldoen aan de specifieke vereisten van een veilig ontwerp, een veilig onderhoud en een veilige exploitatie van de spoorweginfrastructuur, met inbegrip van, indien nodig, het onderhoud en de exploitatie van het verkeersregelings- en seinsysteem, zijn goedgekeurd.

Art. 96

De veiligheidsvergunning is vijf jaar geldig en kan op verzoek van de spoorweginfrastructuurbeheerder worden vernieuwd. Zij wordt geheel of gedeeltelijk bijgewerkt wanneer de infrastructuur, het seinsysteem, de energievoorziening of de beginselen die van toepassing zijn op de exploitatie en het onderhoud ervan, ingrijpend veranderen. De houder van de veiligheidsvergunning stelt de veiligheidsinstantie onverwijld van die ingrijpende wijzigingen in kennis.

De veiligheidsinstantie kan eisen dat de veiligheidsvergunning wordt herbekeken indien de voorschriften zoals bedoeld in artikel 68, §§ 1 en 2 ingrijpend veranderen.

Wanneer een vergunde spoorweginfrastructuurbeheerder niet langer aan de voorwaarden voor het bekomen van de veiligheidsvergunning voldoet, kan de vergunning worden ingetrokken.

Art. 97

L'autorité de sécurité notifie à l'Agence, dans un délai d'un mois, la délivrance, le renouvellement, la modification ou le retrait de l'agrément de sécurité. La notification mentionne le nom et l'adresse du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, la date de délivrance, le domaine d'application et la validité des agréments de sécurité et, en cas de retrait, les motifs de sa décision.

Art. 98

Le Roi fixe, par un arrêté délibéré en Conseil des ministres, les modalités de demande, de délivrance, de mise à jour de prorogation ou de retrait de l'agrément de sécurité.

Section 2

Certificat de sécurité des entreprises ferroviaires

Art. 99

§ 1er. Pour pouvoir accéder à l'infrastructure ferroviaire, une entreprise ferroviaire doit notamment disposer d'un certificat de sécurité, conformément à la présente section. Le certificat de sécurité démontre que l'entreprise ferroviaire a établi son système de gestion de la sécurité et est en mesure de satisfaire aux exigences définies dans les STI, dans d'autres dispositions pertinentes du droit européen ainsi que dans les règles de sécurité, afin de maîtriser les risques et d'utiliser le réseau en toute sécurité. Le certificat de sécurité peut couvrir l'ensemble du réseau ferroviaire belge ou seulement une partie déterminée de celui-ci.

§ 2. Le certificat de sécurité comprend deux parties:

a) une certification confirmant l'acceptation du système de gestion de sécurité de l'entreprise ferroviaire;

b) une certification confirmant l'acceptation des mesures prises par l'entreprise ferroviaire en vue de satisfaire aux exigences spécifiques nécessaires pour la fourniture de ses services sur le réseau concerné en toute sécurité.

Les exigences peuvent porter sur l'application des STI et des règles de sécurité, y compris les règles d'exploitation du réseau, l'acceptation des documents constatant la certification du personnel, y compris les licences et attestations des conducteurs de train, et l'autorisation de mettre en service les véhicules utilisés par les entreprises ferroviaires.

Art. 100

La certification accordée à l'entreprise ferroviaire établie en Belgique par l'autorité de sécurité, conformément à l'article 99, § 2, a) précise le type et la portée des activités ferroviaires

Art. 97

De veiligheidsinstantie deelt aan het Bureau binnen de maand de afgifte, de vernieuwing, de wijziging of de intrekking van de veiligheidsvergunning mee. De kennisgeving vermeldt de naam en het adres van de spoorweginfrastructuurbeheerder, de afgiftedatum, de werkingssfeer en de geldigheidsduur van de veiligheidsvergunningen en, in geval van intrekking, de redenen daarvoor.

Art. 98

De Koning bepaalt, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, de wijze waarop de veiligheidsvergunning wordt aangevraagd, afgeleverd, bijgewerkt, verlengd en ingetrokken.

Afdeling 2

Veiligheidscertificaat voor spoorwegondernemingen

Art. 99

§ 1. Om toegang te krijgen tot de spoorweginfrastructuur moet een spoorwegonderneming onder meer beschikken over een veiligheidscertificaat overeenkomstig deze afdeling. Het veiligheidscertificaat is het bewijs dat de spoorwegonderneming haar veiligheidsbeheersysteem heeft tot stand gebracht en in staat is te voldoen aan de eisen die in de TSI, in andere relevante Europese bepalingen en in de veiligheidsvoorschriften zijn vastgelegd teneinde de risico's te beheersen en het netwerk veilig te gebruiken. Het veiligheidscertificaat kan voor het gehele Belgische spoorwegnetwerk of enkel een welbepaald deel hiervan gelden.

§ 2. Het veiligheidscertificaat omvat twee delen:

a) een certificering die bevestigt dat het veiligheidsbeheersysteem van de spoorwegonderneming is goedgekeurd;

b) een certificering die bevestigt dat de voorzieningen die de spoorwegonderneming heeft getroffen om te voldoen aan de specifieke eisen die noodzakelijk zijn om veilig op het betrokken netwerk haar diensten te kunnen verlenen, zijn aanvaard.

De eisen kunnen betrekking hebben op de toepassing van de TSI's en de veiligheidsvoorschriften met inbegrip van de regels betreffende de exploitatie van het netwerk, de aanvaarding van de documenten houdende vaststelling van de certificering van het personeel, met inbegrip van de vergunningen en de bevoegdheidsbewijzen van de treinbestuurders, en de toelating tot ingebruikname van door spoorweg- ondernemingen gebruikte voertuigen.

Art. 100

De certificering die de veiligheidsinstantie overeenkomstig artikel 99, § 2, a) verleent aan de in België gevestigde spoorwegonderneming vermeldt het type en de draagwijdte van de

couvertes. La certification accordée conformément à l'article 99, § 2, a) est valable dans toute l'Union européenne pour des activités de transport ferroviaire équivalentes.

Art. 101

L'entreprise ferroviaire établie en Belgique ou dans un autre pays de l'Union européenne qui prévoit d'exploiter des services de transport ferroviaire sur le réseau belge doit avoir reçu de l'autorité de sécurité la certification nationale supplémentaire nécessaire visée à l'article 99, § 2, b).

La certification accordée conformément à l'article 99, § 2, b) précise les lignes du réseau sur lesquelles elle est valable.

Art. 102

Le certificat de sécurité est valable trois ans et peut être renouvelé. Il est mis à jour en tout ou en partie à chaque modification substantielle du type ou de la portée des activités.

Le titulaire du certificat de sécurité informe sans délai l'autorité de sécurité de toutes les modifications importantes des conditions de la partie concernée du certificat de sécurité. Il informe en outre l'autorité de sécurité de l'engagement de nouvelles catégories de personnel ou de l'acquisition de nouveaux types de matériel roulant.

L'autorité de sécurité peut exiger la révision de la partie concernée du certificat de sécurité en cas de modification substantielle des règles visées à l'article 68, §§ 1er à 3. Lorsque le titulaire d'un certificat de sécurité ne remplit plus les conditions requises, la partie a) et/ou b) du certificat est retirée. En cas de retrait de la partie b), l'autorité de sécurité qui a délivré la partie a) du certificat doit être immédiatement informée. Lorsqu'il apparaît que le titulaire du certificat de sécurité qui le détient n'en a pas fait l'usage prévu pendant l'année qui suit sa délivrance, le certificat est retiré.

Art. 103

Le Roi fixe par un arrêté délibéré en Conseil des ministres les modalités de demande, d'examen, de délivrance, de renouvellement et de retrait du certificat de sécurité.

Art. 104

L'autorité de sécurité notifie à l'Agence, dans un délai d'un mois, la délivrance, le renouvellement, la modification ou le retrait des certificats de sécurité visés à l'article 99. La notification mentionne le nom et l'adresse des entreprises ferroviaires, la date de délivrance, le domaine d'application

spoorwegactiviteiten die ze bevat. De overeenkomstig artikel 99, § 2, a) verleende certificering is geldig in de hele Europese Unie voor evenwaardige spoorwegvervoersactiviteiten.

Art. 101

De in België of in een andere lidstaat van de Europese Unie gevestigde spoorwegonderneming die voornemens is spoorwegvervoerdiensten te exploiteren op het Belgische netwerk moet van de veiligheidsinstantie de in artikel 99, § 2,

b) bedoelde vereiste aanvullende nationale certificering hebben ontvangen.De overeenkomstig artikel 99, § 2, b) toegekende certificering vermeldt de lijnen van het netwerk waarvoor zij geldt.

Art. 102

Het veiligheidscertificaat is drie jaar geldig en kan worden vernieuwd. Het wordt geheel of gedeeltelijk bijgewerkt bij elke substantiële wijziging van het type of de draagwijdte van de activiteiten.

De houder van het veiligheidscertificaat geeft de veiligheidsinstantie onverwijld kennis van alle belangrijke wijzigingen in de voorwaarden van het betrokken gedeelte van het veiligheidscertificaat. Voorts licht hij de veiligheidsinstantie in over het inzetten van nieuwe categorieën personeel of van nieuwe soorten rollend materieel.

De veiligheidsinstantie kan eisen dat het betrokken gedeelte van het veiligheidscertificaat wordt herzien wanneer de voorschriften zoals bedoeld in artikel 68, §§ 1 tot 3, ingrijpend zijn gewijzigd.Wanneer de houder van een veiligheidscertificaat niet langer aan de eisen voldoet, wordt deel a) en/of b) van het certificaat ingetrokken. Wanneer deel b) wordt ingetrokken, moet de veiligheidsinstantie die deel a) van het certificaat heeft afgeleverd onverwijld op de hoogte worden gebracht.Wanneer blijkt dat de houder van het veiligheidscertificaat gedurende het jaar dat volgde op de afgifte, er niet het bedoelde gebruik van heeft gemaakt, wordt het certificaat ingetrokken.

Art. 103

De Koning bepaalt, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, de nadere regels voor de aanvraag, het onderzoek, de afgifte, de vernieuwing en de intrekking van het veiligheidscertificaat.

Art. 104

De veiligheidsinstantie deelt aan het Bureau binnen de maand de afgifte, de vernieuwing, de wijziging of de intrekking van de in artikel 99 bedoelde veiligheidscertificaten mee. De kennisgeving vermeldt de naam en het adres van de spoorwegondernemingen, de afgiftedatum, de werkingssfeer en

et la validité du certificat de sécurité et, en cas de retrait, les motifs de la décision.

CHAPITRE 5

Entretien des véhicules

Art. 105

Chaque véhicule, avant qu'il soit mis en service ou utilisé sur le réseau, se voit assigner par le détenteur une entité chargée de l'entretien. Cette entité est inscrite dans le RNV.

L'entité chargée de l'entretien peut être, entre autres, une entreprise ferroviaire, un gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou un détenteur.

Art. 106

Indépendamment de la responsabilité des entreprises ferroviaires et du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire pour l'exploitation d'un train en toute sécurité prévue à l'article 94, l'entité chargée de l'entretien veille, au moyen d'un système d'entretien, à ce que les véhicules dont elle assure l'entretien soient dans un état de marche assurant la sécurité.

A cette fin, l'entité chargée de l'entretien veille à ce que les véhicules soient maintenus conformément:

1° au carnet d'entretien de chaque véhicule et;

2° aux exigences en vigueur y compris aux règles en matière d'entretien et aux dispositions relatives aux STI.

L'entité chargée de l'entretien effectue l'entretien elle-même ou la sous-traite.

Art. 107

Lorsqu'il s'agit de wagons de fret, chaque entité chargée de l'entretien doit être certifiée par un organisme accrédité conformément à la procédure prévue par l'arrêté royal du 31 janvier 2006 portant création du système BELAC d'accréditation des organismes d'évaluation de la conformité.

Par dérogation à l'alinéa 1er, lorsque l'entité chargée de l'entretien est une entreprise ferroviaire ou un gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, la conformité aux exigences consacrées par le règlement (UE) n° 445/2011 de la Commission du 10 mai 2011 concernant un système de certification des entités chargées de l'entretien des wagons de fret et modifiant le règlement (CE) n° 653/2007 est contrôlée par l'autorité de sécurité conformément aux procédures visées au titre 4, chapitre 4. La conformité à ces exigences est confirmée dans le cadre de l'agrément de sécurité pour le gestionnaire

de geldigheidsduur van het veiligheidscertificaat en, in geval van intrekking, de redenen voor die beslissing.

HOOFDSTUK 5

Onderhoud van voertuigen

Art. 105

Elk voertuig krijgt, voordat het in dienst wordt gesteld of op het netwerk wordt gebruikt, door de houder een met het onderhoud belaste entiteit toegewezen. Die entiteit wordt in het NVR ingeschreven.

Onder meer een spoorwegonderneming, een spoorweginfrastructuurbeheerder of een houder kunnen een met het onderhoud belaste entiteit zijn.

Art. 106

Los van de verantwoordelijkheid van de spoorwegondernemingen en de spoorweginfrastructuurbeheerder voor de veilige werking van een trein, zoals bedoeld in artikel 94, zorgt de met het onderhoud belaste entiteit er door middel van een onderhoudssysteem voor dat de voertuigen waarvan zij met het onderhoud belast is, in een veilige staat van werking zijn.

Te dien einde zorgt de met het onderhoud belaste entiteit ervoor dat de voertuigen worden onderhouden in overeenstemming met:

1° het onderhoudsdossier van elk voertuig en;

2° de geldende voorschriften met inbegrip van de onderhoudsregels en de bepalingen met betrekking tot de TSI's.

Het onderhoud wordt uitgevoerd door de met het onderhoud belaste entiteit of wordt door haar uitbesteed.

Art. 107

Voor wat goederenwagons betreft, wordt elke met het onderhoud belaste entiteit gecertificeerd door een organisatie die werd geaccrediteerd conform de procedure voorzien in het koninklijk besluit van 31 januari 2006 tot oprichting van het BELAC accreditatiesysteem van instellingen voor de conformiteitsbeoordeling.

In afwijking van het eerste lid, wordt de naleving van de voorschriften vastgesteld in verordening (EU) nr. 445/2011 van de Commissie van 10 mei 2011 betreffende een systeem voor de certificering van met het onderhoud van goederenwagons belaste entiteiten en tot wijziging van verordening (EG) nr. 653/2007, gecontroleerd door de veiligheidsinstantie in overeenstemming met de procedures bedoeld in titel 4, hoofdstuk 4, indien de met het onderhoud belaste entiteit een spoorwegonderneming of een spoorweginfrastructuurbeheerder is. De naleving van deze voorschriften wordt

de l'infrastructure ferroviaire et dans le cadre du certificat de sécurité pour l'entreprise ferroviaire.

Art. 108

Les certificats délivrés par les autres Etats membres conformément à la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires, ainsi que la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité (directive sur la sécurité ferroviaire) sont valables sur le territoire belge.

Art. 109

Le Roi peut arrêter que les obligations d'identification et de certification de l'entité chargée de l'entretien seront réalisées par des mesures alternatives, dans les cas suivants:

1° véhicules immatriculés dans un pays tiers et entretenus conformément à la législation de ce pays;

2° véhicules utilisés sur des réseaux ou des lignes ferroviaires dont l'écartement des voies est différent de celui du réseau ferroviaire principal dans l'Union et pour lesquels la conformité aux exigences visées à l'article 106, alinéa 1er, 2°, est assurée par des accords internationaux conclus avec des pays tiers;

3° véhicules visés à l'article 2 ainsi que des transports spéciaux ou de matériel militaire nécessitant la délivrance d'un permis ad hoc par l'autorité nationale de sécurité avant la mise en service. Dans ce cas, les dérogations sont accordées pour des périodes maximales de cinq ans. Ces autres exigences sont mises en œuvre par le biais de dérogations accordées par l'autorité de sécurité:

1° lors de l'immatriculation des véhicules, en ce qui concerne l'identification de l'entité chargée de l'entretien;

2° lors de la délivrance de l'agrément et des certificats de sécurité aux entreprises ferroviaires et aux gestionnaires de l'infrastructure, en ce qui concerne l'identification ou la certification de l'entité chargée de l'entretien.

Les dérogations visées à l'alinéa 2 sont identifiées et justifiées dans le rapport annuel sur la sécurité visé à l'article 78.

bevestigd in het kader van de veiligheidsvergunning voor de spoorweginfrastructuurbeheerder en in het kader van het veiligheidscertificaat voor de spoorwegonderneming.

Art. 108

De overeenkomstig richtlijn 2004/49/EG van het Europese parlement en de raad van 29 april 2004 inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen en tot wijziging van richtlijn 95/18/EG van de Raad betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen, en van richtlijn 2001/14/EG van de Raad inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheidscertificering (spoorwegveiligheidsrichtlijn) door andere lidstaten afgegeven certificaten zijn geldig op het Belgisch grondgebied.

Art. 109

In de volgende gevallen kan de Koning bepalen dat aan de hand van alternatieve maatregelen mag worden voldaan aan de verplichting om de met het onderhoud belaste entiteit aan te wijzen en te certificeren:

1° voertuigen die in een derde land geregistreerd zijn en die worden onderhouden overeenkomstig de wetgeving van dat land;

2° voertuigen die gebruikt worden op netwerken of spoorweglijnen waarvan de spoorbreedte verschilt van die van het algemene spoorwegnetwerk binnen de Unie en waarvoor aan de in artikel 106, eerste lid, 2° vermelde voorschriften wordt voldaan door middel van internationale overeenkomsten met derde landen;

3° in artikel 2 bedoelde voertuigen evenals bijzonder transport of militair materieel waarvoor de nationale veiligheidsinstantie vóór de indienststelling een ad hoc-vergunning moet afleveren. In dit geval worden de afwijkingen toegestaan voor periodes van maximaal vijf jaar.Deze andere vereisten worden uitgevoerd middels door de veiligheidsinstantie toe te kennen afwijkingen:

1° op het moment van de registratie van voertuigen, wat de aanwijzing van de met het onderhoud belaste entiteit betreft;

2° op het moment van de afgifte van de veiligheidsvergunning en van de veiligheidscertificaten aan de spoorwegondernemingen en de spoorweginfrastructuurbeheerders, voor wat de aanwijzing of de certificering van de met het onderhoud belaste entiteit betreft.

De in het tweede lid bedoelde afwijkingen worden kenbaar gemaakt en gerechtvaardigd in het jaarlijkse veiligheidsverslag, bedoeld in artikel 78.

CHAPITRE 6

Enquêtes en cas d'accidents et d'incidents ferroviaires

Section 1re

Désignation d'un organisme d'enquête

Art. 110

Le Roi désigne par un arrêté délibéré en Conseil des ministres l'organisme d'enquête.

L'organisme d'enquête comprend au moins un enquêteur capable de remplir la fonction d'enquêteur principal en cas d'accident, d'accident grave ou d'incident. Il est en outre fonctionnellement indépendant de l'autorité de sécurité, de tout organisme de réglementation des chemins de fer ou de toute autre instance dont les intérêts pourraient entrer en conflit avec la mission d'enquête.

Les membres de l'organisme d'enquête sont soumis au secret professionnel quant aux informations obtenues dans l'exercice de leurs missions visées à la section 2; toute violation du secret professionnel est punie des peines prévues à l'article 458 du Code pénal.

Le Roi détermine par un arrêté délibéré en Conseil des ministres la composition de l'organisme d'enquête et les modalités d'exécution des missions qui lui sont confiées.

Section 2

Tâches

Art. 111

§ 1er. L'organisme d'enquête:

1° effectue une enquête après chaque accident grave survenu sur le système ferroviaire;

2° en plus des accidents graves, peut effectuer des enquêtes sur les accidents et incidents qui, dans des circonstances légèrement différentes, auraient pu conduire à des accidents graves, y compris les défaillances techniques au niveau des sous-systèmes structurels ou des constituants d'interopérabilité du système ferroviaire à grande vitesse ou conventionnel. Le cas échéant, il tient compte des critères déterminés par le Roi;

3° peut analyser chaque accident et incident d'exploitation ou affectant celle-ci non visés à l'alinéa 1er, selon les critères et modalités fixés par le Roi;

4° établit et tient à jour une banque de données de tous les accidents et incidents d'exploitation à laquelle l'autorité de sécurité a accès;

HOOFDSTUK 6

Onderzoek naar spoorwegongevallen en -incidenten

Afdeling 1

Aanwijzing van een onderzoeksorgaan

Art. 110

De Koning wijst, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, het onderzoeksorgaan aan.

Het onderzoeksorgaan bestaat uit ten minste één onderzoeker die bekwaam is om de functie van hoofdonderzoeker te vervullen bij een ongeval, een ernstig ongeval of een incident. Voorts is het functioneel onafhankelijk van de veiligheidsinstantie, van elk orgaan voor spoorwegregelgeving of elke andere instantie waarvan de belangen in strijd zouden kunnen zijn met de onderzoeksopdracht.

De leden van het onderzoeksorgaan zijn onderworpen aan het beroepsgeheim wat betreft de verkregen informatie bij de uitoefening van hun opdrachten bedoeld in afdeling 2; elke schending van het beroepsgeheim wordt bestraft met de straffen bepaald in artikel 458 van het Strafwetboek.

De Koning bepaalt, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, de samenstelling van het onderzoeksorgaan en de uitvoeringsregels van de aan het onderzoeksorgaan toevertrouwde opdrachten.

Afdeling 2

Taken

Art. 111

§ 1. Het onderzoeksorgaan:

1° stelt een onderzoek in na elk ernstig ongeval dat zich op het spoorwegsysteem heeft voorgedaan;

2° naast het onderzoeken van ernstige ongevallen kan het onderzoeksorgaan ook onderzoeken voeren naar ongevallen en incidenten die, onder licht verschillende omstandigheden, hadden kunnen leiden tot ernstige ongevallen, met inbegrip van technische gebreken in de subsystemen van structurele aard of in de interoperabiliteitsonderdelen van het hogesnelheids- of conventionele spoorwegsysteem. In voorkomend geval houdt zij rekening met de criteria bepaald door de Koning;

3° kan onderzoeken voeren naar niet in het eerste lid bedoelde exploitatieongevallen en -incidenten of naar ongevallen en incidenten met een weerslag op de exploitatie volgens de door de Koning bepaalde criteria en regels;

4° richt een gegevensbank op met betrekking tot alle exploitatieongevallen en -incidenten, waartoe de veiligheidsinstantie toegang heeft, en werkt deze bij;

5° impose des amendes administratives.

§ 2. Le Roi détermine le modèle de la carte de légitimation qui est présentée lors de la réalisation des tâches visées au § 1er.

Art. 112

§ 1er. L'organisme d'enquête peut imposer une amende administrative à une entreprise ferroviaire et au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire en cas d'infraction visée à l'article 214, alinéa 1er, 30°.

§ 2. Lorsque l'organisme d'enquête souhaite faire usage de la compétence visée au § 1er, l'enquêteur principal rédige un rapport.

Le rapport est daté et mentionne au moins:

1° le nom du contrevenant présumé;

2° l'infraction.

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

§ 3. L'enquêteur principal informe le contrevenant présumé dans les cinq jours de la date du rapport de l'intention d'infliger une amende administrative.

L'enquêteur principal peut prolonger ce délai s'il accorde un délai au contrevenant présumé pour mettre fin à l'infraction.

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

Cette notification ne peut porter que sur des faits qui auraient été commis moins d'un an avant l'envoi du pli recommandé.

§ 4. Le contrevenant présumé est invité à communiquer sa défense par écrit dans un délai de quinze jours suivant la notification de cet avis. Si le contrevenant présumé n'a pas de siège en Belgique, ce délai est prolongé de cinq jours.

Le contrevenant présumé est également informé:

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. A cet effet, le contrevenant présumé introduit une demande

5° legt bestuurlijke boetes op.

§ 2. De Koning bepaalt het model van de legitimatiekaart die vertoond wordt bij de uitoefening van de taken bedoeld in § 1.

Art. 112

§ 1. Het onderzoeksorgaan kan een bestuurlijke boete opleggen aan een spoorwegonderneming en aan de spoorweginfrastructuurbeheerder in geval van een inbreuk als bedoeld in artikel 214, eerste lid, 30°.

§ 2. Indien het onderzoeksorgaan gebruik wil maken van de in § 1 bedoelde bevoegdheid, stelt de hoofdonderzoeker een rapport op.

Het rapport is gedagtekend en vermeldt minstens:

1° de naam van de vermoedelijke overtreder;

2° de inbreuk.

Een afschrift van het rapport wordt uiterlijk bij de kennisgeving van het voornemen tot het opleggen van een bestuurlijke boete aan de vermoedelijke overtreder toegezonden.

§ 3. De hoofdonderzoeker brengt de vermoedelijke overtreder binnen vijf dagen na de dagtekening van het rapport op de hoogte van het voornemen om een bestuurlijke boete op te leggen.

De hoofdonderzoeker kan deze termijn verlengen indien hij de vermoedelijke overtreder een termijn toestaat om een einde te maken aan de inbreuk.

De kennisgeving geschiedt bij aangetekende zending of op de door de Koning bepaalde wijze en vermeldt op straffe van nietigheid het overwogen bedrag van de op te leggen bestuurlijke boete, alsook de naam van de vermoedelijke overtreder.

Deze kennisgeving kan slechts handelen over feiten die niet langer dan één jaar voor de verzending van de aangetekende zending begaan zouden zijn.

§ 4. De vermoedelijke overtreder wordt uitgenodigd om binnen een termijn van vijftien dagen die volgt op de kennisgeving van dit bericht schriftelijk zijn verweer mee te delen. Indien de vermoedelijke overtreder geen zetel in België heeft, wordt deze termijn met vijf dagen verlengd.

Tevens wordt de vermoedelijke overtreder erop gewezen dat hij:

1° op verzoek de documenten waarop het voornemen tot het opleggen van een bestuurlijke boete berust, kan inzien en er kopieën van kan krijgen;

2° mondeling zijn schriftelijk verweer kan toelichten. De vermoedelijke overtreder richt daartoe aan de hoofdonderzoeker

écrite auprès de l'enquêteur principal dans les dix jours de la réception de la notification.

Le contrevenant présumé peut se faire assister ou représenter par un avocat, et peut appeler des témoins.

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'enquêteur principal, qui statue en la matière dans les cinq jours. Si l'enquêteur principal ne statue pas en la matière dans les trente jours, la demande est réputée acceptée. Le délai visé au § 6 est suspendu pour la durée de la prolongation du délai visée au présent alinéa.

§ 5. L'enquêteur principal se montre loyal et impartial lors de la collecte et de la communication des preuves à charge et des preuves à décharge.

§ 6. Lorsqu'une amende administrative est infligée, le montant de cette amende est adapté à la gravité de l'infraction et à la mesure dans laquelle celle-ci peut être reprochée au contrevenant. En outre, il est tenu compte de la fréquence de l'infraction et des circonstances dans lesquelles le contrevenant présumé a commis l'infraction.

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.

Les deux premiers alinéas de ce paragraphe sont d'application dans le cas du recours visé à l'article 221/3.

§ 7. Le droit de l'organisme d'enquête d'infliger une amende administrative s'éteint deux ans après l'envoi de la notification de l'organisme d'enquête visée au § 3.

Section 3

Pouvoirs

Art. 113

Sans porter préjudice aux compétences des services de police et des autorités judiciaires et, le cas échéant, en collaboration avec les autorités judiciaires, l'organisme d'enquête a dès que possible:

a) accès au site de l'accident ou de l'incident ainsi qu'au matériel roulant impliqué, à l'infrastructure concernée et aux installations de signalisation et de gestion du trafic

b) le droit d'obtenir immédiatement une liste des preuves et d'assurer l'enlèvement contrôlé d'épaves, d'installations ou d'éléments de l'infrastructure aux fins d'examen ou d'analyse;

een schriftelijke aanvraag binnen tien dagen na de ontvangst van de kennisgeving.

De vermoedelijke overtreder kan zich laten bijstaan of vertegenwoordigen door een advocaat en kan getuigen oproepen.

Indien de vermoedelijke overtreder van oordeel is dat hij te weinig tijd heeft om zich te verdedigen, richt hij een met redenen omkleed verzoek aan de hoofdonderzoeker die binnen vijf dagen hierover beslist. Indien de hoofdonderzoeker binnen dertig dagen hierover geen beslissing neemt, wordt het verzoek geacht ingewilligd te zijn. De in § 6 bedoelde termijn wordt geschorst voor de duur van de verlenging van de termijn bedoeld in dit lid.

§ 5. De hoofdonderzoeker stelt zich loyaal en onpartijdig op bij het verzamelen en meedelen van de bewijzen à charge en de bewijzen à décharge.

§ 6. Wanneer een bestuurlijke boete wordt opgelegd, is het bedrag van deze boete aangepast aan de ernst van de inbreuk en aan de mate waarin deze te wijten is aan de overtreder. Bovendien wordt rekening gehouden met de frequentie van de inbreuk en de omstandigheden waarin de vermoedelijke overtreder de inbreuk begaan heeft.

Wanneer op het ogenblik van de beslissing waarbij een bestuurlijke boete wordt opgelegd, de feiten geen inbreuk meer zijn volgens de artikelen 214 en 215, wordt de bestuurlijke boete niet opgelegd.

De eerste twee leden van deze paragraaf zijn van toepassing in het geval van het beroep bedoeld in artikel 221/3.

§ 7. Het onderzoeksorgaan heeft tot twee jaar na het verzenden van de kennisgeving bedoeld in § 3, het recht om een bestuurlijke boete op te leggen.

Afdeling 3

Bevoegdheden

Art. 113

Zonder afbreuk te doen aan de bevoegdheden van de politiediensten en de gerechtelijke overheden en, in voorkomend geval, in samenwerking met de gerechtelijke instanties, krijgt het onderzoeksorgaan zo snel mogelijk:

a) toegang tot de locatie waar het ongeval of incident heeft plaatsgevonden, tot het betrokken rollend materieel, tot de betreffende infrastructuur en verkeersregelings- en seingevingsinstallaties;

b) het recht om onmiddellijk bewijsmateriaal te laten inventariseren en wrakstukken, infrastructuurinstallaties of -onderdelen onder toezicht te laten verwijderen, met het oog op onderzoek of analyse;

c) accès au contenu des enregistreurs de messages verbaux, au contenu des enregistrements des équipements de bord et à l'enregistrement du fonctionnement du système de signalisation et de contrôle du trafic, ainsi que la possibilité de l'utiliser;

d) accès aux résultats de l'examen du corps des victimes;

e) accès aux résultats de l'examen du personnel de bord et d'autres membres du personnel ferroviaire impliqués dans l'accident ou l'incident;

f) la possibilité d'interroger le personnel ferroviaire impliqué et d'autres témoins et le droit d'obtenir copie des déclarations de ces personnes faites à d'autres instances;

g) accès à toute information ou document pertinent détenu par la SNCB Holding, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, les entreprises ferroviaires impliquées et l'autorité de sécurité.

Art. 114

L'organisme d'enquête procède avec les organismes d'enquête des autres Etats membres de l'Union européenne à un échange de vues et d'expériences en vue de l'élaboration de méthodes d'enquête communes et de principes communs pour le suivi des recommandations en matière de sécurité et d'adaptation au progrès scientifique et technique.

Section 4

Enquête

Art. 115

Lorsqu'un accident ou un incident s'est produit à proximité d'une installation frontalière de la Belgique ou lorsqu'il n'est pas possible de déterminer dans quel État membre de l'Union européenne l'accident ou incident s'est produit, et que cela pourrait être en Belgique, l'organisme d'enquête se concerte avec ses homologues afin de déterminer l'organisme qui effectuera l'enquête ou de convenir de l'effectuer en coopération. Lorsque l'organisme d'enquête belge est désigné, il laisse les autres organismes concernés participer à l'enquête et avoir accès à tous les résultats de celle-ci. Les organismes homologues d'un autre État membre de l'Union européenne sont invités à participer à une enquête chaque fois qu'une entreprise ferroviaire établie et disposant d'une licence de cet État membre est impliquée dans l'accident ou l'incident.

Art. 116

L'enquête est menée de manière à permettre à toutes les parties d'être entendues et, le cas échéant, en mettant les résultats en commun avec les autres organismes d'enquête.

c) toegang tot recorders van verbale boodschappen, de geregistreerde gegevens van de boordapparatuur en de registratie van de werking van het seingevings- en verkeersregelingssysteem waarvan zij de inhoud mogen gebruiken;

d) toegang tot de resultaten van het onderzoek van de lichamen van de slachtoffers;

e) toegang tot de resultaten van de onderzoeken onder het treinpersoneel en ander spoorwegpersoneel dat bij het ongeval of incident betrokken is;

f) de mogelijkheid het betrokken spoorwegpersoneel en andere getuigen te ondervragen en het recht om kopieën te verkrijgen van de verklaringen die deze personen bij andere instanties hebben afgelegd;

g) toegang tot alle terzake dienende informatie of gegevens die in het bezit zijn van de NMBS Holding, de spoorweginfrastructuurbeheerder, de betrokken spoorwegondernemingen en de veiligheidsinstantie.

Art. 114

Het onderzoeksorgaan wisselt meningen en ervaringen uit met onderzoeksorganen van de andere lidstaten van de Europese Unie met het oog op de ontwikkeling van gemeenschappelijke onderzoeksmethoden en beginselen voor de opvolging van de veiligheidsaanbevelingen en de aanpassing aan de vooruitgang op technisch en wetenschappelijk gebied.

Afdeling 4

Onderzoek

Art. 115

Wanneer een ongeval of een incident vlakbij een grensinstallatie van België heeft plaatsgevonden of als niet kan worden vastgesteld in welke lidstaat van de Europese Unie het ongeval of incident heeft plaatsgevonden en dat dit in België zou kunnen zijn, overlegt het onderzoeksorgaan samen met zijn tegenhangers om het orgaan te bepalen dat het onderzoek gaat verrichten of nemen zij gezamenlijk deze taak op zich. Als het Belgische onderzoeksorgaan aangeduid wordt, laat het de andere betrokken organen aan het onderzoek deelnemen en geeft het hen toegang tot alle resultaten van dit onderzoek.Onderzoeksorganen van een andere lidstaat van de Europese Unie worden uitgenodigd om deel te nemen aan een onderzoek telkens wanneer een in deze lidstaat gevestigde spoorwegonderneming met een vergunning van deze lidstaat bij het ongeval of incident betrokken is.

Art. 116

Het onderzoek wordt op een dusdanige wijze gevoerd dat alle partijen kunnen worden gehoord. In voorkomend geval worden de resultaten samengelegd met de andere

Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, les entreprises ferroviaires concernées, l'autorité de sécurité, les victimes et leurs proches, les propriétaires de biens endommagés, les fabricants, les services d'urgence et les représentants du personnel concernés par l'accident grave, l'accident ou l'incident, et les usagers sont informés à intervalles réguliers de l'enquête et de ses progrès et, dans toute la mesure du possible, ont la possibilité de donner leur avis dans le cadre de l'enquête et de commenter les informations contenues dans les projets de rapport. Les éléments de l'éventuelle information et instruction judiciaire en cours ne peuvent cependant être communiqués sans l'autorisation des autorités judiciaires. Lorsqu'il appert des indices rassemblés par l'organisme d'enquête que la cause de l'accident ou de l'incident visé à l'article 111 est une infraction, l'organisme d'enquête en avertit immédiatement les services de police et les autorités judiciaires.

Art. 117

Pour chaque accident ou incident visé à l'article 111, l'organisme responsable de l'enquête prend les dispositions voulues. Il fait notamment appel aux compétences opérationnelles et techniques nécessaires pour mener l'enquête. Ces compétences peuvent être sollicitées au sein de l'organisme ou en dehors de celui-ci, en fonction de la nature de l'accident ou de l'incident sur lequel il doit enquêter.

Art. 118

L'organisme d'enquête conclut ses examens sur le site de l'accident dans les plus brefs délais possibles afin de permettre au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire de remettre l'infrastructure en état et de l'ouvrir aux services de transport ferroviaire dans les meilleurs délais.

Art. 119

L'enquête est effectuée indépendamment de toute information et instruction judiciaire et ne peut en aucun cas viser à la détermination de la faute ou de la responsabilité. Les autorités judiciaires s'efforcent de permettre à l'organisme d'enquête d'effectuer ses tâches.

Section 5

Conclusions et rapports

Art. 120

Chaque enquête sur un accident ou un incident visé à l'article 111 fait l'objet d'un rapport établi sous une forme appropriée au type et à la gravité de l'accident ou de l'incident ainsi qu'à l'importance des résultats de l'enquête et dont le contenu est déterminé à l'annexe 6. Ce rapport indique

onderzoeksorganen. De spoorweginfrastructuurbeheerder, de betrokken spoorwegondernemingen, de veiligheidsinstantie, de slachtoffers en hun naaste familie, de eigenaars van beschadigde goederen, de fabrikanten, de hulpdiensten en de vertegenwoordigers van het personeel betrokken bij het ernstig ongeval, ongeval of incident, en de gebruikers worden geregeld op de hoogte gebracht van de voortgang van het onderzoek en, in de mate van het mogelijke, krijgen ze de kans om hun mening te geven in het kader van het onderzoek en de gegevens uit de ontwerpverslagen te becommentariëren. Er mogen evenwel geen elementen van het eventuele lopende opsporings- en gerechtelijk onderzoek worden vrijgegeven zonder toestemming van de gerechtelijke overheden.Wanneer uit de door het onderzoeksorgaan verzamelde aanwijzingen blijkt dat de oorzaak van het ongeval of van het incident zoals bedoeld in artikel 111, een inbreuk is, waarschuwt het onderzoeksorgaan onmiddellijk de politiediensten en gerechtelijke overheden.

Art. 117

Voor elk ongeval of incident bedoeld in artikel 111, treft het verantwoordelijke onderzoeksorgaan de gewenste maatregelen. Het wendt met name de operationele en technische vaardigheden aan die nodig zijn om het onderzoek te voeren. Deze vaardigheden kunnen van binnen of buiten het orgaan worden aangetrokken al naargelang van de aard van het te onderzoeken ongeval of incident.

Art. 118

Het onderzoeksorgaan rondt zijn onderzoek op de plaats van het ongeval zo snel mogelijk af zodat de spoorweginfrastructuurbeheerder de infrastructuur zo snel mogelijk kan herstellen en openstellen voor de spoorwegvervoerdiensten.

Art. 119

Het onderzoek wordt onafhankelijk van opsporings- en gerechtelijke onderzoeken gevoerd en kan in geen geval betrekking hebben op het vaststellen van fout of aansprakelijkheid. De gerechtelijke overheden spannen zich in om het mogelijk te maken dat het onderzoeksorgaan zijn taken kan uitvoeren.

Afdeling 5

Conclusies en verslagen

Art. 120

Van elk onderzoek van een ongeval of incident bedoeld in artikel 111 wordt een verslag opgesteld dat naar zijn vorm is afgestemd op het type en de ernst van het ongeval of incident en het belang van de onderzoeksbevindingen; zijn inhoud is in bijlage 6 vastgesteld. Dit verslag

l'objectif de l'enquête et contient, si nécessaire, des recommandations en matière de sécurité.

L'organisme d'enquête publie le rapport final dans les meilleurs délais et normalement au plus tard douze mois après la date de l'événement. La structure du rapport est aussi proche que possible de la structure définie à l'annexe 6. Le rapport, y compris les recommandations en matière de sécurité, est communiqué aux parties concernées visées à l'article 116, ainsi qu'aux parties et organismes intéressés dans d'autres Etats membres de l'Union européenne.

Art. 121

Chaque année, l'organisme d'enquête établit, le 30 septembre au plus tard, un rapport annuel qui rend compte des enquêtes effectuées l'année précédente, les recommandations en matière de sécurité qui ont été formulées et les mesures qui ont été prises à la suite des recommandations formulées précédemment.

Art. 122

§ 1er. Les recommandations en matière de sécurité formulées par l'organisme d'enquête sont adressées à l'autorité de sécurité et, si cela est nécessaire en raison du caractère de la recommandation, à d'autres organismes ou autorités belges ou à d'autres Etats membres. Elles ne constituent en aucun cas une présomption de faute ou de responsabilité.

§ 2. L'autorité de sécurité et les autres autorités ou organismes auxquels des recommandations ont été adressées, font rapport au moins une fois par an, pour le 30 juin au plus tard, à l'organisme d'enquête sur les mesures qui sont prises ou prévues à la suite de ces recommandations.

Section 6

Concertation européenne

Art. 123

Dans un délai d'une semaine après sa décision d'ouvrir une enquête, l'organisme d'enquête en informe l'Agence. La notification indique la date, l'heure et le lieu de l'accident ou de l'incident, ainsi que son type et ses conséquences en termes de pertes humaines, de personnes blessées et de dommages matériels.

Art. 124

L'organisme d'enquête transmet à l'Agence une copie du rapport final visé à l'article 120 et du rapport annuel visé à l'article 121.

beschrijft duidelijk het onderzoeksdoel en bevat, waar nodig, veiligheidsaanbevelingen.

Het onderzoeksorgaan maakt het eindverslag zo spoedig mogelijk openbaar, doch gewoonlijk niet later dan twaalf maanden na de datum waarop het voorval heeft plaatsgevonden. In het verslag wordt de in bijlage 6 beschreven verslagleggingsstructuur zo nauwgezet mogelijk gevolgd. Het verslag, met inbegrip van de veiligheidsaanbevelingen, wordt aan de in artikel 116 bedoelde partijen verzonden alsmede aan de betrokken instanties en partijen in de andere lidstaten van de Europese Unie.

Art. 121

Uiterlijk op 30 september van elk jaar maakt het onderzoeksorgaan een jaarverslag op waarin verantwoording wordt afgelegd over de onderzoeken die het voorafgaande jaar zijn verricht, de veiligheidsaanbevelingen die zijn gedaan en de maatregelen die zijn genomen naar aanleiding van eerdere aanbevelingen.

Art. 122

§ 1. De door het onderzoeksorgaan opgestelde aanbevelingen worden gericht aan de veiligheidsinstantie en, indien de aard van de aanbeveling dit noodzaakt, aan andere betrokken organen of Belgische instanties of aan andere lidstaten. De aanbevelingen houden in geen geval een vermoeden van fout of aansprakelijkheid in.

§ 2. De veiligheidsinstantie en de andere instanties of organen tot welke aanbevelingen zijn gericht, laten het onderzoeksorgaan ten minste eenmaal per jaar en uiterlijk tegen 30 juni weten welke maatregelen zij naar aanleiding van de aanbevelingen hebben genomen of gepland.

Afdeling 6

Europees overleg

Art. 123

Binnen één week nadat besloten werd een onderzoek in te stellen, brengt het onderzoeksorgaan het Bureau daarvan op de hoogte. Hierbij worden de datum, de tijd en de plaats van het ongeval of het incident aangegeven, alsook het type van ongeval of incident en de gevolgen ervan in termen van doden, gewonden en materiële schade.

Art. 124

Het onderzoeksorgaan zendt aan het Bureau een exemplaar van het eindverslag bedoeld in artikel 120 en van het jaarverslag bedoeld in artikel 121.

TITRE 5

Certification des conducteurs de train et des autres personnels de bord assurant des tâches déterminantes pour la sécurité

CHAPITRE 1ER

Certification des conducteurs de train

Section 1re

Modèle européen de certification

Art. 125

Tout conducteur de train doit posséder l'aptitude et les qualifications nécessaires pour assurer la conduite de trains et être titulaire d'une licence et d'une ou plusieurs attestations.

Les attestations peuvent être contenues dans un document unique.

Section 2

Licence de conducteur de train

Art. 126

La licence appartient à son titulaire et est délivrée par l'autorité de sécurité. La licence est valide sur l'ensemble du territoire de l'Union européenne. Chaque licence de conducteur de train indique l'identité du conducteur de train, l'autorité de délivrance ainsi que la durée de sa validité, qui est de dix ans à compter de sa date de délivrance, sous réserve de l'article 129.

Art. 127

Une licence de conducteur de train ne peut être délivrée qu'à une personne âgée de vingt ans révolus. Par dérogation à l'alinéa 1er, la licence de conducteur de train peut être délivrée à une personne âgée de dix-huit ans révolus mais la validité d'une telle licence est limitée au territoire belge.

Le candidat conducteur de train a suivi avec succès au moins neuf ans d'enseignement primaire et secondaire et a mené à bien une formation de base équivalente au niveau 3 visé à l'annexe 2 de la recommandation du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2008 établissant le cadre européen des certifications pour l'éducation et la formation tout au long de la vie.

Le candidat conducteur de train démontre son aptitude physique en réussissant un examen médical. Le Roi détermine les critères de reconnaissance des personnes ou organismes chargés de l'examen médical et les modalités de cet examen

TITEL 5

Certificering van treinbestuurders en ander treinpersoneel dat voor de veiligheid cruciale taken verricht

HOOFDSTUK 1

Certificering van treinbestuurders

Afdeling 1

Europees model voor de certificering

Art. 125

Iedere treinbestuurder dient geschikt te zijn en de kwalificaties te bezitten die vereist zijn voor het besturen van een trein en in het bezit te zijn van een vergunning en één of meer bevoegdheidsbewijzen.

De bevoegdheidsbewijzen mogen vervat zijn in één enkel document.

Afdeling 2

Vergunning van treinbestuurder

Art. 126

De vergunning is eigendom van de houder ervan en wordt afgegeven door de veiligheidsinstantie.De vergunning is geldig voor het hele grondgebied van de Europese Unie. Elke vergunning van treinbestuurder vermeldt de persoonsgegevens van de treinbestuurder, de uitgever alsmede haar geldigheidsduur, die tien jaar bedraagt, te rekenen vanaf haar afgifte, onder voorbehoud van artikel 129.

Art. 127

Een vergunning van treinbestuurder mag enkel worden afgegeven aan personen die de volle leeftijd van twintig jaar hebben bereikt.In afwijking van het eerste lid, mag een vergunning van treinbestuurder worden afgegeven aan personen die de volle leeftijd van achttien jaar hebben bereikt, maar de geldigheid van een dergelijke vergunning blijft beperkt tot het Belgisch grondgebied.

De kandidaat-treinbestuurder heeft met succes een schoolopleiding op het niveau van het lager en secundair onderwijs van ten minste negen jaar doorlopen en met succes een basisopleiding afgesloten die gelijkwaardig is aan niveau 3 zoals bedoeld in bijlage 2 van de aanbeveling van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2008 tot vaststelling van een Europees kwalificatiekader voor een leven lang leren.

De kandidaat-treinbestuurder bewijst zijn lichamelijke geschiktheid door met goed gevolg een medisch onderzoek te ondergaan. De Koning bepaalt de criteria voor de erkenning van personen of instellingen belast met het medisch

médical. Ces modalités respectent au moins les critères définis en annexe 8, 1.1, 1.2, 1.3 et 2.1.

Le candidat conducteur de train démontre son aptitude psychologique sur le plan professionnel en réussissant un examen psychologique sur le plan professionnel. Le Roi détermine les critères de reconnaissance des personnes ou organismes chargés de l'examen psychologique sur le plan professionnel et les modalités de cet examen. Ces modalités respectent au moins les critères définis en annexe 8, 2.2.

Le Roi détermine les règles pour la demande et la délivrance d'une reconnaissance des personnes ou organismes chargés des examens visés aux alinéas 4 et 5 du présent article ainsi que les règles pour le renouvellement, l'adaptation, le retrait ou la suspension de la reconnaissance.

Le candidat conducteur de train démontre ses connaissances professionnelles générales en réussissant un examen. Le Roi détermine les modalités de cet examen qui porte sur les matières générales décrites en annexe 10. Le Roi détermine les connaissances professionnelles générales.

Art. 128

Toute demande de licence de conducteur de train est introduite auprès de l'autorité de sécurité par le candidat conducteur de train ou par une entité agissant au nom et pour le compte du candidat conducteur de train.

L'autorité de sécurité délivre la licence de conducteur de train le plus rapidement possible et au plus tard un mois après avoir reçu tous les documents nécessaires.

Une licence de conducteur de train est délivrée en un seul exemplaire et il est interdit de la dupliquer. Seule l'autorité de sécurité est autorisée à dupliquer une licence de conducteur de train en réponse à une demande de duplicata.

Le Roi détermine la procédure à suivre pour la délivrance d'une nouvelle licence de conducteur de train, la mise à jour des données figurant sur la licence de conducteur de train, la prorogation, le renouvellement ou l'obtention d'un duplicata.

Art. 129

Afin qu'une licence de conducteur de train demeure valide, son titulaire suit une formation continue visée à l'annexe 5, 2.1. e) et se soumet à des examens et/ou contrôles périodiques portant sur les exigences énoncées à l'article 127, alinéa 4, tous les trois ans au moins jusqu'à l'âge de 55 ans, ensuite tous les ans, conformément à l'annexe 8, 3.1. Il se soumet également à des examens et/ou contrôles portant sur les exigences énoncées à l'article 127, alinéa 5, tous les dix ans, conformément à l'annexe 8, 3.3. Le Roi peut déterminer la

onderzoek en de nadere regels met betrekking tot dat medisch onderzoek. Deze regels moeten ten minste voldoen aan de in bijlage 8, 1.1, 1.2, 1.3 en 2.1 bepaalde criteria.

De kandidaat-treinbestuurder bewijst zijn bedrijfspsychologische geschiktheid met goed gevolg een bedrijfspsychologisch onderzoek te ondergaan. De Koning bepaalt de criteria voor de erkenning van personen of instellingen belast met het bedrijfspsychologisch onderzoek en de nadere regels met betrekking tot dat onderzoek. Deze regels moeten ten minste voldoen aan de in bijlage 8, 2.2 bepaalde criteria.

De Koning bepaalt de regels voor de aanvraag en de afgifte van een erkenning van personen of instellingen bedoeld in het vierde en het vijfde lid van dit artikel alsmede de regels voor de vernieuwing, aanpassing, intrekking of schorsing van de erkenning.

De kandidaat-treinbestuurder bewijst zijn algemene vakbekwaamheid door te slagen voor een examen. De Koning bepaalt de nadere regels met betrekking tot dit examen dat handelt over de algemene materies zoals beschreven in bijlage 10. De Koning bepaalt de algemene vakkennis.

Art. 128

Iedere aanvraag van een vergunning van treinbestuurder wordt ingediend bij de veiligheidsinstantie door de kandidaat-treinbestuurder of door een entiteit die in naam en voor rekening van de kandidaat- treinbestuurder optreedt.

De veiligheidsinstantie geeft de vergunning van treinbestuurder zo spoedig mogelijk en uiterlijk een maand na ontvangst van alle benodigde stukken af.

Een vergunning van treinbestuurder wordt in één enkel exemplaar afgegeven en mag niet worden gedupliceerd. Enkel de veiligheidsinstantie is bevoegd om een vergunning van treinbestuurder te dupliceren, in geval om een duplicaat wordt gevraagd.

De Koning bepaalt de te volgen procedure voor de afgifte van een nieuwe vergunning van treinbestuurder, de bijwerking van de in de vergunning van treinbestuurder vermelde gegevens, de verlenging, de vernieuwing of het bekomen van een duplicaat.

Art. 129

Teneinde zijn vergunning van treinbestuurder te kunnen behouden, volgt de houder ervan een permanente opleiding bedoeld in bijlage 5, 2.1. e) en onderwerpt hij zich, overeenkomstig bijlage 8, 3.1. tot de leeftijd van 55 jaar ten minste om de drie jaar en nadien jaarlijks, aan periodieke onderzoeken en/of keuringen die betrekking hebben op de vereisten vermeld in artikel 127, vierde lid. Hij onderwerpt zich, overeenkomstig de bijlage 8, 3.3, ook om de tien jaar aan onderzoeken en/of keuringen die betrekking hebben op de vereisten vermeld in

procédure à suivre pour ces examens et/ou contrôles périodiques. Il peut également en augmenter la fréquence.

Ces examens et/ou contrôles ainsi que les examens, visés à l'article 127, alinéas 4 et 5, sont réalisés par ou sous la supervision d'une personne ou d'un organisme reconnu par l'autorité de sécurité conformément à l'article 142, 9°.

Lors du renouvellement d'une licence de conducteur de train, l'autorité de sécurité vérifie dans le registre prévu à l'article 132, § 1er, 1°, que le conducteur s'est soumis aux examens et/ou contrôles visés à l'alinéa 1er et qu'il a suivi la formation visée à l'alinéa 1er.

Si l'intéressé manque à une vérification périodique ou y obtient un résultat négatif, la procédure prévue à l'article 141 s'applique.

Art. 130

Lorsqu'un conducteur de train cesse de travailler pour une entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, celle-ci ou celui-ci en informe sans délai l'autorité de sécurité.

La licence de conducteur de train demeure valide aussi longtemps qu'il est satisfait aux examens et/ou contrôles prévus à l'article 129, alinéa 1er.

Art. 131

La licence de conducteur de train est soit suspendue soit retirée dans les hypothèses visées à l'article 141, § 1er, et à l'article 221, § 4, 1° et 2°.

Art. 132

§ 1er. L'autorité de sécurité:

1° tient un registre de toutes les licences de conducteur de train délivrées, mises à jour, renouvelées, prorogées, modifiées, expirées, suspendues, retirées ou déclarées perdues, volées ou détruites. Ce registre contient les données de chaque licence de conducteur de train, lesquelles doivent être accessibles au moyen du numéro national attribué à chaque conducteur. Il est mis à jour régulièrement;

2° fournit, sur demande motivée, des renseignements sur l'état de telles licences aux autorités compétentes des autres Etats membres, à l'Agence ou à tout employeur de conducteurs de train, en ce compris, pour l'application de l'article 147, le précédent employeur du conducteur de train.

artikel 127, vijfde lid. De Koning kan de te volgen procedure voor deze periodieke onderzoeken en/of keuringen bepalen. De Koning kan ook de frequentie ervan verhogen.

Deze onderzoeken en/of keuringen alsook de onderzoeken, bedoeld in artikel 127, vierde en vijfde lid, worden uitgevoerd door of onder toezicht van een persoon of een instelling erkend door de veiligheidsinstantie overeenkomstig artikel 142, 9°.

Bij vernieuwing van een vergunning van treinbestuurder gaat de veiligheidsinstantie in het in artikel 132, § 1, 1° bedoelde register na of de treinbestuurder zich heeft onderworpen aan de in het eerste lid bedoelde onderzoeken en/of keuringen en of hij de in het eerste lid bedoelde opleiding heeft gevolgd.

Indien de betrokkene een periodieke controle overslaat of die controle een negatief resultaat oplevert, is de procedure van artikel 141 van toepassing.

Art. 130

Wanneer een treinbestuurder niet langer voor een spoorwegonderneming of de spoorweginfrastructuurbeheerder werkt, dan stelt die of deze de veiligheidsinstantie daarvan onmiddellijk in kennis.

De vergunning van treinbestuurder blijft geldig zolang wordt voldaan aan de onderzoeken en/of keuringen bedoeld in artikel 129, eerste lid.

Art. 131

De vergunning van treinbestuurder wordt ofwel geschorst ofwel ingetrokken in de gevallen bedoeld in artikel 141, § 1, en in artikel 221, § 4, 1° en 2°.

Art. 132

§ 1. De veiligheidsinstantie:

1° houdt een register bij van alle afgegeven, bijgewerkte, vernieuwde, verlengde, gewijzigde, vervallen, geschorste, ingetrokken of als verloren, gestolen of vernietigd opgegeven vergunningen van treinbestuurder. Dit register bevat de gegevens van alle vergunningen van treinbestuurder. Deze gegevens moeten kunnen worden opgevraagd met behulp van het aan iedere treinbestuurder toegekende nationaal nummer. Dit register wordt regelmatig bijgewerkt;

2° verstrekt, op met redenen omkleed verzoek, inlichtingen over de status van voornoemde vergunningen aan de bevoegde autoriteiten van de andere lidstaten, aan het Bureau of aan iedere werkgever van treinbestuurders, inbegrepen, voor de toepassing van artikel 147, de vorige werkgever van de treinbestuurder.

§ 2. Chaque conducteur de train a accès aux données le concernant qui sont stockées dans le registre de l'autorité de sécurité et il en obtient copie à sa demande.

§ 3. L'autorité de sécurité coopère avec l'Agence en vue d'assurer l'interopérabilité du registre prévu au § 1er.

§ 4. L'autorité de sécurité veille à ce que le registre qu'elle a créé en vertu du § 1er soit utilisé exclusivement pour les objectifs suivants:

1° la tenue des éléments de fait et de droit en matière de délivrance, mise à jour, renouvellement, prorogation, modification, expiration, suspension, retrait, perte, vol et destruction de toutes les licences de conducteur de train;

2° la tenue des données à caractère personnel déterminées par le Roi, qui sont nécessaires pour atteindre l'objectif visé au 1°.

Lorsque l'autorité de sécurité intervient conformément aux dispositions du présent article, toutes les dispositions de la loi du 8 décembre 1992 relative à la protection de la vie privée à l'égard des traitements de données à caractère personnel, sauf si le présent Code ferroviaire y déroge, doivent être respectées.

§ 5. Le Roi prend les dispositions nécessaires pour éviter les risques d'altération du contenu du registre visé au présent article.

Section 3

Attestation

Art. 133

Dans tous les cas, chaque entreprise ferroviaire et le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire sont responsables du niveau de formation et de la qualification de leur personnel exerçant des tâches en rapport avec la sécurité, comme indiqué à l'article 90 et à l'annexe 5.

Art. 134

L'attestation est délivrée par l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire qui emploie le conducteur ou qui a passé un contrat avec lui.

L'attestation appartient à l'entreprise ou au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire. Néanmoins, les conducteurs peuvent en obtenir une copie certifiée conforme.

L'attestation n'est valide que pour l'infrastructure et le matériel roulant qui y sont indiqués.

§ 2. Elke treinbestuurder heeft toegang tot zijn gegevens die in het register van de veiligheidsinstantie zijn opgeslagen en op verzoek wordt hem een afschrift van die gegevens verstrekt.

§ 3. De veiligheidsinstantie werkt met het Bureau samen om de interoperabiliteit van het in § 1 bedoelde register te verzekeren.

§ 4. De veiligheidsinstantie zorgt ervoor dat het door haar krachtens § 1 aangelegde register enkel gebruikt wordt voor de volgende doelstellingen:

1° het bijhouden van de feitelijke en juridische gegevens inzake afgifte, bijwerking, vernieuwing, verlenging, wijziging, verval, schorsing, intrekking, verlies, diefstal en vernietiging van alle vergunningen van treinbestuurder;

2° het bijhouden van de door de Koning bepaalde persoonsgegevens die noodzakelijk zijn om te voldoen aan de onder 1° vermelde doelstelling.

Wanneer de veiligheidsinstantie optreedt overeenkomstig de bepalingen van dit artikel dient zij alle bepalingen van de wet van 8 december 1992 tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer ten opzichte van de verwerking van persoonsgegevens na te leven, behalve indien deze Spoorcodex hiervan afwijkt.

§ 5. De Koning bepaalt de regels die nodig zijn om het risico op beschadiging van de inhoud van het register bedoeld in dit artikel te vermijden.

Afdeling 3

Bevoegdheidsbewijs

Art. 133

Iedere spoorwegonderneming en de spoorweginfrastructuurbeheerder staan altijd in voor het opleidings- en kwaliteitsniveau van hun personeel dat met de veiligheid verband houdende taken verricht, zoals bedoeld in artikel 90 en bijlage 5.

Art. 134

Het bevoegdheidsbewijs wordt afgegeven door de spoorwegonderneming of door de spoorweginfrastructuurbeheerder die de treinbestuurder in dienst heeft of contracteert.

Het bevoegdheidsbewijs is eigendom van de onderneming of de spoorweginfrastructuurbeheerder. De treinbestuurders kunnen echter een eensluidend verklaard afschrift verkrijgen.

Het bevoegdheidsbewijs is enkel geldig voor de infrastructuur en het rollend materieel die daarin worden vermeld.

Chaque attestation indique l'infrastructure sur laquelle le titulaire est autorisé à conduire. Chaque attestation indique le matériel roulant que le titulaire est autorisé à conduire.

L'attestation autorise la conduite dans une ou plusieurs catégories parmi les suivantes:

1° catégorie A: locomotives de manœuvre, trains de travaux, véhicules ferroviaires d'entretien et toutes autres locomotives utilisées pour effectuer des manœuvres;

2° catégorie B: transport de personnes et/ou de marchandises.

Une attestation peut contenir une autorisation pour toutes les catégories, couvrant tous les codes communautaires pour les différents types des catégories A et B visés ci-dessus.

Par dérogation à l'article 125, une entreprise ferroviaire peut dispenser un conducteur de train de l'obligation d'être titulaire d'une attestation valide pour l'infrastructure concernée, dès lors qu'un autre conducteur de train, possédant une telle attestation et les connaissances linguistiques nécessaires à pouvoir communiquer avec le conducteur dispensé, se tient aux côtés du conducteur dispensé durant la conduite, et uniquement dans les cas exceptionnels énumérés ci-après:

1° lorsque le gestionnaire de l'infrastructure constate qu'une perturbation du service ferroviaire impose de dévier des trains ou d'entretenir les voies;

2° pour des services exceptionnels uniques pour lesquels des trains historiques sont utilisés;

3° pour des services exceptionnels uniques de transport de marchandises, moyennant l'accord du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire;

4° pour la livraison ou la démonstration d'un nouveau train ou d'une nouvelle locomotive;

5° aux fins de formation et d'examen des conducteurs de train.

La décision de recourir à cette possibilité ne peut être imposée par le gestionnaire de l'infrastructure ou par l'autorité de sécurité.

Chaque fois qu'il est fait appel à un conducteur supplémentaire comme prévu ci-dessus, le gestionnaire de l'infrastructure en est informé au préalable.

Art. 135

Une attestation n'est délivrée qu'au titulaire d'une licence de conducteur de train.

Le titulaire de l'attestation se conforme aux conditions linguistiques indiquées par le gestionnaire de l'infrastructure

Ieder bevoegdheidsbewijs vermeldt de infrastructuur waarop de treinbestuurder mag rijden.Ieder bevoegdheidsbewijs vermeldt het rollend materieel waarmee de treinbestuurder mag rijden.

Het bevoegdheidsbewijs laat het besturen toe van een trein in één of meer van de volgende categorieën:

1° categorie A: rangeerlocomotieven, werktreinen, onderhoudsspoorwagens en alle andere locomotieven die gebruikt worden voor het rangeren;

2° categorie B: vervoer van personen en/of goederen.

Een bevoegdheidsbewijs kan een machtiging voor alle categorieën bevatten, die alle Europese codes voor de verschillende types van voormelde categorieën A en B, omvat.

In afwijking van artikel 125, kan een spoorwegonderneming een treinbestuurder vrijstellen van de verplichting in het bezit te zijn van een geldig bevoegdheidsbewijs voor de betrokken infrastructuur, voor zover een andere treinbestuurder die wel in het bezit is van een dergelijk bevoegdheidsbewijs en die beschikt over de taalkennis die nodig is om met de vrijgestelde treinbestuurder te communiceren, tijdens het besturen naast de vrijgestelde treinbestuurder zit, en enkel in de volgende uitzonderlijke gevallen:

1° wanneer de spoorweginfrastructuurbeheerder vaststelt dat verstoringen van de spoordienst de omleiding van treinen of het onderhoud van de sporen noodzakelijk maken;

2° voor uitzonderlijke eenmalige diensten waarvoor historische treinen worden gebruikt;

3° voor uitzonderlijke eenmalige goederenvervoerdiensten, indien de spoorweginfrastructuurbeheerder hiermee instemt;

4° voor het afleveren of demonstreren van een nieuwe trein of locomotief;

5° voor het opleiden en examineren van treinbestuurders.

De infrastructuurbeheerder of de veiligheidsinstantie kunnen de beslissing om gebruik te maken van deze mogelijkheid niet opleggen.

De infrastructuurbeheerder wordt voorafgaand op de hoogte gesteld telkens een beroep wordt gedaan op een bijkomende treinbestuurder zoals hierboven beschreven.

Art. 135

Een bevoegdheidsbewijs kan enkel worden verleend aan de houder van een vergunning van treinbestuurder.

De houder van een bevoegdheidsbewijs houdt zich aan de taalvoorwaarden die door de spoorweginfrastructuurbeheerder

ferroviaire suivant la localisation de l'infrastructure pour laquelle l'attestation est demandée. Le Roi détermine la manière dont le titulaire de l'attestation doit remplir ces conditions linguistiques. Elle comprend au moins les connaissances visées à l'annexe 12, 8.

Le candidat conducteur de train a réussi un examen portant sur ses connaissances et ses compétences professionnelles relatives à l'infrastructure pour laquelle l'attestation est demandée ainsi que sur ses connaissances linguistiques.

Le candidat conducteur de train a réussi un examen sur ses connaissances et ses compétences professionnelles relatives aux véhicules pour lesquels l'attestation est demandée.

Le Roi détermine les matières dont les examens visés aux alinéas 3 et 4 du présent article vérifient la maîtrise. Ces matières comprennent au moins celles indiquées aux annexes 11 et 12.

Le Roi détermine les connaissances professionnelles spécifiques visées aux alinéas 3 et 4 du présent article.

L'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire dispense au candidat conducteur de train une formation en ce qui concerne son système de gestion de la sécurité.

Art. 136

Chaque entreprise ferroviaire et le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire établissent leurs propres procédures pour la délivrance et la mise à jour des attestations conformément au présent Code ferroviaire et à ses arrêtés d'exécution et les intègre dans son système de gestion de la sécurité, ainsi que les procédures de recours permettant aux conducteurs de train de demander la révision d'une décision relative à la délivrance, à la mise à jour, à la suspension ou au retrait d'une attestation.

En cas de désaccord, les parties peuvent en appeler à l'autorité de sécurité suivant la procédure prévue à l'article 142, § 3.

Les entreprises ferroviaires ou le gestionnaire de l'infrastructure mettent à jour l'attestation, ou remplacent la copie, sans délai, chaque fois que le titulaire de l'attestation l'a perdue ou qu'il a obtenu de nouvelles autorisations relatives au matériel roulant ou à l'infrastructure.

Art. 137

Afin qu'une attestation demeure valide, son titulaire se soumet à des examens périodiques portant sur les exigences énoncées à l'article 135, alinéas 2, 3 et 4. L'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire qui

in functie van de lokalisatie van de infrastructuur waarvoor het bevoegdheidsbewijs wordt aangevraagd, zijn vastgesteld. De Koning bepaalt de wijze waarop de houder van het bevoegdheidsbewijs dient te voldoen aan de taalvoorwaarden, met dien verstande dat ten minste moet worden voldaan aan de kennis bedoeld in bijlage 12, 8.

De kandidaat-treinbestuurder heeft met succes een examen afgelegd dat betrekking heeft op zijn vakkennis en vakbekwaamheid betreffende de infrastructuur waarvoor het bevoegdheidsbewijs wordt aangevraagd, alsmede op zijn taalkennis.

De kandidaat-treinbestuurder heeft met succes een examen afgelegd dat betrekking heeft op zijn vakkennis en vakbekwaamheid betreffende de voertuigen waarvoor het bevoegdheidsbewijs wordt aangevraagd.

De Koning bepaalt de materies waarvan de kennis beoordeeld wordt door middel van de examens bedoeld in het derde en vierde lid van dit artikel. Deze materies behoren ten minste tot de in bijlage 11 en 12 bedoelde materies.

De Koning bepaalt de specifieke vakkennis bedoeld in het derde en vierde lid van dit artikel.

De spoorwegonderneming of spoorweginfrastructuurbeheerder verstrekt aan de kandidaat-treinbestuurder een opleiding betreffende haar of zijn veiligheidsbeheersysteem.

Art. 136

In overeenstemming met deze Spoorcodex en zijn uitvoeringsbesluiten en als onderdeel van het veiligheidsbeheersysteem, stellen elke spoorwegonderneming en de spoorweginfrastructuurbeheerder de voor afgifte of bijwerking van het bevoegdheidsbewijs te volgen eigen procedures op, alsook de beroepsprocedures die treinbestuurders in de mogelijkheid stellen om een herziening van een beslissing betreffende de afgifte, de bijwerking, de schorsing dan wel de intrekking van een bevoegdheidsbewijs te verzoeken.

Indien de partijen geen overeenstemming bereiken, kunnen zij een beroep doen op de veiligheidsinstantie volgens de procedure voorzien in artikel 142, § 3.

De spoorwegondernemingen of de spoorweginfrastructuurbeheerder werken het bevoegdheidsbewijs onmiddellijk bij of vervangen het afschrift onmiddellijk, telkens wanneer de houder van het bevoegdheidsbewijs zijn afschrift heeft verloren of aanvullende machtigingen met betrekking tot het rollend materieel of de infrastructuur heeft verkregen.

Art. 137

Teneinde zijn bevoegdheidsbewijs te kunnen behouden, onderwerpt de houder zich aan periodieke examens die betrekking hebben op de in artikel135, tweede, derde en vierde lid, genoemde eisen. De frequentie van deze examens wordt

emploie le conducteur ou qui a passé un contrat avec lui fixe la fréquence de ces examens en fonction de son propre système de gestion de la sécurité et compte tenu des périodicités minimales prévues à l'annexe 13.

Pour chacun de ces examens périodiques, l'autorité chargée de la délivrance de l'attestation confirme, par une mention sur ladite attestation et dans le registre prévu à l'article 140, § 1er, 1°, que le conducteur de train satisfait aux exigences visées au premier alinéa.

Si l'intéressé manque un examen périodique ou y obtient un résultat négatif, l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire prend immédiatement les mesures nécessaires.

Art. 138

Une attestation perd sa validité lorsque son titulaire cesse d'être employé comme conducteur de train. Toutefois, le titulaire reçoit une copie certifiée conforme de l'attestation et de tous les documents prouvant sa formation, ses qualifications, son expérience et ses compétences professionnelles.

Lorsqu'il/elle délivre par la suite une nouvelle attestation au conducteur de train, l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire qui viendrait à engager ledit conducteur de train tient compte de tous ces documents.

Art. 139

L'attestation est soit suspendue soit retirée:

1° dans les cas visés à l'article 141 et à l'article 221, § 4, 3°;

2° en cas de suspension ou de retrait de la licence de conducteur de train, pour quelque motif que ce soit.

Art. 140

§ 1er. Chaque entreprise ferroviaire et le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire:

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

2° coopèrent avec l'autorité de sécurité afin d'échanger des informations avec elle et lui donner accès aux données nécessaires;

bepaald door de spoorwegonderneming of de spoorweginfrastructuurbeheerder die de treinbestuurder in dienst heeft of contracteert, in functie van haar of zijn veiligheidsbeheersysteem en met inachtneming van de minimale periodiciteiten die in bijlage 13 zijn vastgesteld.

Bij elk van deze periodieke examens verklaart de instantie belast met de afgifte van het bevoegdheidsbewijs, door een vermelding op dit bevoegdheidsbewijs en in het in artikel 140, § 1, 1°, bedoelde register, dat de treinbestuurder aan de in het eerste lid bedoelde eisen voldoet.

Indien een periodiek examen wordt overgeslagen of een negatief resultaat oplevert, nemen de spoorwegondernemingen of de spoorweginfrastructuurbeheerder onmiddellijk de nodige maatregelen.

Art. 138

Een bevoegdheidsbewijs verliest zijn geldigheid wanneer de houder niet langer in dienst is als treinbestuurder. De treinbestuurder ontvangt echter wel een eensluidend verklaard afschrift van het bevoegdheidsbewijs en van alle documenten waaruit zijn opleiding, zijn kwalificaties, zijn ervaring en zijn vakbekwaamheden blijken.

Bij het vervolgens afgeven van een nieuw bevoegdheidsbewijs aan een treinbestuurder, houdt de spoorwegonderneming of de spoorweginfrastructuurbeheerder die de betrokken treinbestuurder zou aanwerven rekening met al deze documenten.

Art. 139

Het bevoegdheidsbewijs wordt ofwel geschorst ofwel ingetrokken:

1° in de gevallen vermeld in artikel 141 en in artikel 221, § 4, 3°;

2° ingeval van schorsing of intrekking van de vergunning van treinbestuurder, voor welk motief dan ook.

Art. 140

§ 1. Elke spoorwegonderneming en de spoorweginfrastructuurbeheerder:

1° houden een register bij, of zorgen dat er een register wordt bijgehouden, van alle afgegeven, bijgewerkte, verlengde, gewijzigde, vervallen, geschorste, ingetrokken of als verloren, gestolen of vernietigd opgegeven bevoegdheidsbewijzen of afschriften van bevoegdheidsbewijzen. Dit register bevat de gegevens van alle vergunningen alsook de gegevens betreffende de periodieke controles vermeld in artikel 137. Dit register wordt regelmatig bijgewerkt;

2° werken met de veiligheidsinstantie samen om met haar gegevens uit te wisselen en haar toegang te verlenen tot alle nodige informatie;

3° fournissent, à la demande des autorités compétentes des autres États membres, des renseignements sur le contenu des attestations, lorsque cela s'impose en raison de leurs activités transnationales.

§ 2. Chaque conducteur de train a accès aux données le concernant qui sont stockées dans le registre des entreprises ferroviaires ou du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et il peut, à sa demande, obtenir copie de ces données.

§ 3. L'autorité de sécurité coopère avec l'Agence en vue d'assurer l'interopérabilité du registre visé au § 1er.

§ 4. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et les entreprises ferroviaires veillent à ce que le registre qu'ils ont créé en vertu du § 1er soit utilisé exclusivement pour les objectifs suivants:

1° la tenue des éléments de fait et de droit en matière de délivrance, mise à jour, prorogation, renouvellement, modification, expiration, suspension, retrait, perte, vol et destruction de toutes les attestations de conduite ou copies des attestations de conduite;

2° la tenue des données à caractère personnel déterminées par le Roi, qui sont nécessaires pour atteindre l'objectif visé au 1°.

Lorsque le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et les entreprises ferroviaires interviennent conformément aux dispositions du présent article, toutes les dispositions de la loi du 8 décembre 1992 relative à la protection de la vie privée à l'égard des traitements de données à caractère personnel doivent être respectées, sauf si le présent Code ferroviaire y déroge.

§ 5. Le Roi prend les dispositions nécessaires pour éviter les risques d'altération du contenu du registre visé au présent article.

Section 4

Suivi des conducteurs de train par les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire

Art. 141

§ 1er. Les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire sont tenus de s'assurer et de vérifier que les licences de conducteur de train et les attestations des conducteurs de train qu'ils emploient ou avec lesquels ils ont passé un contrat sont valides.

Ils mettent en place un système de suivi de leurs conducteurs de train. Si les résultats de ce suivi mettent en question les compétences d'un conducteur de train pour exercer son emploi et le maintien de sa licence ou de son attestation,

3° verstrekken, op verzoek van de bevoegde autoriteiten van de andere lidstaten, inlichtingen betreffende de inhoud van de bevoegdheidsbewijzen, indien dit nodig is als gevolg van hun transnationale activiteiten.

§ 2. Elke treinbestuurder heeft toegang tot zijn gegevens die in het register van de spoorwegondernemingen of van de spoorweginfrastructuurbeheerder zijn opgeslagen en op verzoek wordt hem een afschrift van die gegevens verstrekt.

§ 3. De veiligheidsinstantie werkt samen met het Bureau om de interoperabiliteit van het in § 1 bedoelde register te verzekeren.

§ 4. De spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen zorgen ervoor dat het door hen krachtens § 1 aangelegde register enkel gebruikt wordt voor de volgende doelstellingen:

1° het bijhouden van de feitelijke en juridische gegevens inzake afgifte, bijwerking, verlenging, vernieuwing, wijziging, verval, schorsing, intrekking, verlies, diefstal en vernietiging van alle bevoegdheidsbewijzen of afschriften van bevoegdheidsbewijzen;

2° het bijhouden van de door de Koning bepaalde persoonsgegevens die noodzakelijk zijn om te voldoen aan de onder 1° vermelde doelstelling.

Wanneer de spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen optreden overeenkomstig de bepalingen van dit artikel, dienen zij alle bepalingen van de wet van 8 december 1992 tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer ten opzichte van de verwerking van persoonsgegevens na te leven, behalve indien deze Spoorcodex hiervan afwijkt.

§ 5. De Koning bepaalt de regels die nodig zijn om het risico op beschadiging van de inhoud van het register bedoeld in dit artikel te vermijden.

Afdeling 4

Toezicht op treinbestuurders door spoorwegondernemingen en de spoorweginfrastructuurbeheerder

Art. 141

§ 1. De spoorwegondernemingen en de spoorweginfrastructuurbeheerder zijn verplicht erop toe te zien en na te zien dat de vergunningen en bevoegdheidsbewijzen van de treinbestuurders die zij in dienst hebben of contracteren, geldig zijn.

Zij voeren een systeem in voor het toezicht op hun treinbestuurders. Indien de resultaten van dit toezicht aanleiding geven tot twijfel over de bekwaamheid van een treinbestuurder om zijn werk uit te voeren en over het behoud van zijn

l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire prend immédiatement les mesures nécessaires.

§ 2. Lorsqu'un conducteur de train considère que son état de santé remet en cause son aptitude à exercer son emploi, il en informe immédiatement l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, selon le cas.

Dès qu'une entreprise ferroviaire ou un gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire constate ou est informé par un médecin que l'état de santé d'un conducteur de train s'est détérioré de telle manière que son aptitude à exercer son emploi est mise en cause, il prend immédiatement les mesures nécessaires, y compris un examen comme prévu par l'annexe 8, 3.1., et, si nécessaire, le retrait de l'attestation ainsi que la mise à jour du registre prévue à l'article 140, § 1er, 1°. En outre, il veille à ce qu'à aucun moment durant son service, le conducteur de train ne soit sous l'influence d'une substance susceptible d'affecter sa concentration, sa vigilance ou son comportement. L'autorité de sécurité est informée, sans délai, de tout cas d'incapacité de travail dont la durée est supérieure à trois mois.

Le Roi peut déterminer les modalités de l'examen visé à l'alinéa 2 du présent paragraphe.

Section 5

Tâches et décisions de l'autorité de sécurité

Art. 142

§ 1er. Sans préjudice de l'article 74, 9°, l'autorité de sécurité accomplit les tâches suivantes de manière transparente et non discriminatoire:

1° délivrer et mettre à jour les licences, et en fournir des duplicatas, conformément aux articles 126 et 128;

2° s'assurer de la mise en œuvre des examens et/ou contrôles périodiques, conformément à l'article 129;

3° suspendre et retirer les licences et communiquer à l'émetteur de l'attestation en cause les demandes motivées de suspension des attestations, conformément à l'article 221;

4° reconnaître les personnes ou organismes conformément aux articles 145, 146 et 149;

5° veiller à la publication et à la mise à jour d'un registre de personnes et d'organismes reconnus conformément à l'article 143 et à l'article 149;

6° tenir et mettre à jour un registre de licences conformément à l'article 129 et à l'article 132, § 1er, 1°;

vergunning of bevoegdheidsbewijs, dan nemen de spoorwegondernemingen of de spoorweginfrastructuurbeheerder onmiddellijk de nodige maatregelen.

§ 2. Indien een treinbestuurder meent dat zijn gezondheidstoestand aanleiding geeft tot twijfels over zijn arbeidsgeschiktheid, dan stelt hij, naargelang het geval, de spoorwegonderneming of de spoorweginfrastructuurbeheerder daar onmiddellijk van in kennis.

Zodra de spoorwegonderneming of de spoorweginfrastructuurbeheerder constateert, of er door een arts van in kennis wordt gesteld, dat de gezondheid van een treinbestuurder zodanig is verslechterd dat er aanleiding is te twijfelen aan zijn arbeidsgeschiktheid, dan neemt die onmiddellijk de nodige maatregelen, daaronder inbegrepen een keuring zoals voorzien in bijlage 8, 3.1. en, zo nodig, de intrekking van het bevoegdheidsbewijs alsook de bijwerking van het in artikel 140, § 1, 1° bedoelde register. Daarnaast waarborgt hij dat de treinbestuurder tijdens de dienst op geen enkel moment onder invloed verkeert van welke stof dan ook, die zijn concentratievermogen, waakzaamheid of gedrag zou kunnen beïnvloeden. Van elk geval van arbeidsongeschiktheid die langer duurt dan drie maanden, wordt de veiligheidsinstantie onmiddellijk in kennis gesteld.

De Koning kan nadere regels met betrekking tot het in het tweede lid van deze paragraaf bedoelde keuring bepalen.

Afdeling 5

Taken en beslissingen van de veiligheidsinstantie

Art. 142

§ 1. Onverminderd artikel 74, 9°, vervult de veiligheidsinstantie de volgende taken op een transparante en niet-discriminerende wijze:

1° afgeven en bijwerken van vergunningen, en het verstrekken van duplicaten, overeenkomstig artikelen 126 en 138;

2° zich verzekeren van de organisatie van de periodieke onderzoeken en/of keuringen, zoals bepaald in artikel 129;

3° schorsen en intrekken van vergunningen, en toezenden aan de uitgever van het betrokken bevoegdheidsbewijs, van met redenen omklede verzoeken tot schorsing van bevoegdheidsbewijzen, overeenkomstig artikel 221;

4° erkennen van personen of instellingen, overeenkomstig artikelen 145, 146 en 149;

5° ervoor zorgen dat een register van erkende personen en instellingen wordt bekendgemaakt en dat dit register wordt bijgewerkt, overeenkomstig artikel 143 en artikel 149;

6° bijhouden en bijwerken van een register van vergunningen, overeenkomstig artikelen 129 en 132, § 1, 1°;

7° contrôler le processus de certification des conducteurs de train conformément à l'article 219;

8° effectuer les contrôles prévus à l'article 221;

9° reconnaître les personnes ou organismes chargés de l'examen médical et de l'examen psychologique sur le plan professionnel visés à l'article 127, alinéas 4 et 5.

§ 2. L'autorité de sécurité répond rapidement aux demandes d'information et elle introduit elle-même sans délai toute demande d'information complémentaire dans le cadre du traitement des demandes de licences.

§ 3. L'employeur et le conducteur de train disposent d'une procédure de recours administratif auprès de l'autorité de sécurité aux fins de révision d'une décision prise par une instance autre que l'autorité de sécurité, afférente à toute demande au titre du présent Code ferroviaire.

Section 6

Formation et examen des conducteurs de train

Art. 143

Les formateurs ou centres de formation sont reconnus par l'autorité de sécurité aux fins des tâches visées aux articles 145, alinéa 1er, 146, alinéas 1er et 2.

La reconnaissance impose aux formateurs ou centres de formation de fournir un accès équitable et non discriminatoire aux services de formation des conducteurs de train chaque fois que cette formation est nécessaire pour remplir les conditions d'obtention du certificat de sécurité ou, le cas échéant, de l'agrément de sécurité.

La reconnaissance impose aux formateurs ou centres de formation de mettre des services de formation de qualité à la disposition des entreprises ferroviaires et du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire à un prix raisonnable et non discriminatoire, qui soit en rapport avec les coûts et puisse inclure une marge bénéficiaire.

La reconnaissance est réalisée sur la base de l'évaluation du dossier et se fonde sur des critères d'indépendance, de compétence et d'impartialité. Toutefois, lorsqu'une compétence spécifique recherchée est extrêmement rare, il peut être dérogé à cette règle après avis favorable de la Commission européenne.

Le critère d'indépendance ne s'applique pas aux tâches de formation relatives:

1° aux connaissances professionnelles générales, visées à l'annexe 10;

2° aux connaissances linguistiques, visées à l'annexe 12, 8;

7° toezien op het in artikel 219 bedoelde certificeringsproces voor treinbestuurders;

8° uitvoeren van inspecties als bedoeld in artikel 221;

9° erkennen van personen of instellingen belast met het medisch onderzoek en het bedrijfspsychologisch onderzoek zoals bedoeld in artikel 127, vierde en vijfde lid.

§ 2. De veiligheidsinstantie reageert snel op verzoeken om informatie en doet zo nodig zelf onmiddellijk een verzoek om aanvullende informatie in het kader van de behandeling van de aanvragen van vergunningen.

§ 3. De werkgever en de treinbestuurder beschikken bij de veiligheidsinstantie over een administratieve beroepsprocedure waarmee om een herziening kan worden verzocht van een beslissing die door een andere instantie dan de veiligheidsinstantie in het kader van deze Spoorcodex werd genomen.

Afdeling 6

Opleiding en examinering van de treinbestuurders

Art. 143

De opleiders of opleidingscentra worden erkend door de veiligheidsinstantie voor de taken vermeld in de artikelen 145, eerste lid, 146, eerste en tweede lid.

De erkenning verplicht de opleiders of opleidingscentra ertoe op billijke en niet-discriminerende wijze toegang te verlenen tot de opleidingen telkens deze opleidingen noodzakelijk zijn om te voldoen aan de verkrijgingsvoorwaarden van het veiligheidscertificaat of, desgevallend, van de veiligheidsvergunning.

De erkenning verplicht de opleiders of opleidingscentra ertoe kwalitatieve opleidingsdiensten ter beschikking te stellen van de spoorwegondernemingen en van de spoorweginfrastructuurbeheerder met dien verstande dat een redelijke en niet-discriminerende prijs wordt toegepast. De prijs dient in verhouding te staan tot de kosten van de dienstverlening en mag een winstmarge bevatten.

De erkenning geschiedt op basis van de beoordeling van het dossier en berust op criteria van onafhankelijkheid, bekwaamheid en onpartijdigheid. In gevallen waarin de gezochte specifieke bekwaamheid uiterst zeldzaam is, is echter een uitzondering op deze regel toegestaan nadat de Europese Commissie een positief advies heeft verleend.

Het criterium van onafhankelijkheid is niet van toepassing op opleidingstaken met betrekking tot:

1° algemene vakkennis, bedoeld in bijlage 10;

2° taalkennis, bedoeld in bijlage 12, 8;

3° aux connaissances professionnelles relatives au matériel roulant, visées à l'annexe 11;

4° aux connaissances professionnelles relatives à l'infrastructure, visées à l'annexe 12, 1 à 7.

L'autorité de sécurité veille à la publication et à la mise à jour du registre des personnes ou organismes qui ont été reconnus conformément au présent article. Le Roi détermine les modalités de publication et de mise à jour de ce registre.

Le Roi détermine, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, les modalités d'organisation et le contenu minimal de la formation visée au présent article, ainsi que les modalités de la délivrance des documents faisant foi concernant la formation suivie par les conducteurs de train et candidats conducteurs de train.

Le Roi détermine, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, les conditions que les formateurs, les centres de formations doivent remplir pour être reconnus, la procédure de reconnaissance et la procédure pour l'adaptation, le renouvellement, la suspension et le retrait de la reconnaissance.

Art. 144

La formation des conducteurs de train comprend un volet relatif à la licence de conducteur de train, qui porte sur les connaissances professionnelles générales, et un volet relatif à l'attestation, qui porte sur les connaissances professionnelles spécifiques. Les candidats conducteurs de train ont un accès équitable et non discriminatoire à la formation nécessaire pour satisfaire aux conditions d'obtention de la licence et de l'attestation.

Art. 145

Les tâches de formation liées aux connaissances professionnelles générales prévues à l'article 127, alinéa 7, sont accomplies par des formateurs ou des centres de formation reconnus conformément à l'article 143.

En ce qui concerne la licence de conducteur de train, le système général de reconnaissance des qualifications professionnelles établi par la directive 2005/36/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005 relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles continue à s'appliquer à la reconnaissance des qualifications professionnelles des conducteurs de train ressortissants d'un État membre qui ont obtenu leur attestation de formation dans un pays tiers.

Art. 146

Les tâches de formation liées aux connaissances linguistiques prévues à l'article 135, alinéa 3 et aux compétences professionnelles relatives au matériel roulant prévues à l'article

3° vakkennis met betrekking tot het rollend materieel, bedoeld in bijlage 11;

4° vakkennis betreffende de infrastructuur, bedoeld in bijlage 12, 1 tot 7.

De veiligheidsinstantie zorgt ervoor dat het register van personen of instellingen die op grond van dit artikel werden erkend, wordt gepubliceerd en bijgewerkt. De Koning bepaalt de nadere regels van bekendmaking en bijwerking van dit register.

De Koning bepaalt, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, de nadere regels voor de organisatie en de minimuminhoud van de opleiding bedoeld in dit artikel, alsook de nadere regels voor de afgifte van de documenten die bewijskracht hebben met betrekking tot de opleiding die werd gevolgd door de treinbestuurders en kandidaat-treinbestuurders.

De Koning bepaalt, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, de voorwaarden waaraan de opleiders, opleidingscentra moeten voldoen om te worden erkend, alsmede de erkenningsprocedure en de procedure voor aanpassing, vernieuwing, schorsing en intrekking van de erkenning.

Art. 144

De opleiding van treinbestuurders omvat een deel dat betrekking heeft op de vergunning van treinbestuurders, dat handelt over de algemene vakkennis, en een deel dat betrekking heeft op het bevoegdheidsbewijs, dat handelt over de specifieke vakkennis.De kandidaat-treinbestuurders hebben op billijke en niet-discriminerende wijze toegang tot de opleiding die nodig is om te voldoen aan de verwervingsvoorwaarden van de vergunning en het bevoegdheidsbewijs.

Art. 145

De opleidingstaken die betrekking hebben op de algemene vakkennis bedoeld in artikel 127, zevende lid, worden verricht door opleiders of opleidingscentra die erkend zijn overeenkomstig artikel 143.

Wat de vergunning van treinbestuurder betreft, blijft het algemene stelsel voor de erkenning van beroepskwalificaties zoals bepaald bij richtlijn 2005/36/EG van het Europees Parlement en de raad van 7 september 2005 betreffende de erkenning van beroepskwalificaties van toepassing op de erkenning van de beroepskwalificaties van treinbestuurders die onderdaan van een lidstaat zijn en hun opleidingsbewijs in een derde land hebben behaald.

Art. 146

De opleidingstaken die betrekking hebben op de taalkennis bedoeld in artikel 135, derde lid, en op de vakbekwaamheid met betrekking tot rollend materiaal bedoeld in artikel 135,

135, alinéa 4, sont accomplies par des formateurs ou des centres de formation reconnus conformément à l'article 143.

Les tâches de formation liées à la connaissance de l'infrastructure prévues à l'article 135, alinéa 3, y compris les itinéraires et les règles et procédures d'exploitation, sont accomplies par des formateurs ou des centres de formation reconnus conformément à l'article 143.

Un système de formation continue est mis en place pour faire en sorte que les compétences du personnel soient maintenues, conformément à l'annexe 5, 2.1, e).

Art. 147

Dans l'hypothèse où un conducteur de train d'une entreprise ferroviaire ou d'un gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire quitterait volontairement son emploi pour une autre entreprise ferroviaire ou gestionnaire de l'infrastructure, cette autre entreprise ferroviaire ou gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire paye une indemnité à l'ancien employeur afin de compenser les investissements consentis par cet ancien employeur dans la formation dudit conducteur de train.

L'indemnité visée à l'alinéa 1er est fixée raisonnablement, en prenant en considération:

1° le délai entre la fin de la formation et l'engagement du conducteur de train;

2° l'utilité directe de la formation pour le nouvel employeur.

Art. 148

Le Roi détermine la méthode de formation visée à la présente section conformément aux critères de l'annexe 9.

Le Roi détermine les objectifs détaillés de la formation visée à la présente section conformément aux critères de l'annexe 10 pour la licence de conducteur de train et aux annexes 11 et 12 pour l'attestation.

Art. 149

Les examinateurs ou centres d'examen sont reconnus par l'autorité de sécurité.

Par dérogation à l'alinéa 1er, l'autorité de sécurité peut charger les centres de formation de la reconnaissance de leurs propres examinateurs, à la condition qu'ils satisfassent aux exigences de compétence déterminées par le présent Code et ses arrêtés d'exécution.

La reconnaissance est réalisée sur la base de l'évaluation du dossier et se fonde sur des critères d'indépendance, de compétence et d'impartialité. Toutefois, lorsqu'une

vierde lid, worden verricht door opleiders of opleidingscentra die erkend zijn overeenkomstig artikel 143.

De opleidingstaken die betrekking hebben op de kennis van infrastructuur bedoeld in artikel 135, derde lid, met inbegrip van kennis van spoorlijnen, exploitatievoorschriften en -procedures, worden verricht door opleiders of opleidingscentra die erkend zijn overeenkomstig artikel 143.

Er wordt een permanent opleidingssysteem gerealiseerd om te zorgen dat het personeel ter zake deskundig blijft, overeenkomstig bijlage 5, 2.1, e).

Art. 147

In het geval dat een treinbestuurder van een spoorwegonderneming of een spoorweginfrastructuurbeheerder vrijwillig vertrekt naar een andere spoorwegonderneming of spoorweginfrastructuurbeheerder, betaalt die andere spoorwegonderneming of spoorweginfrastructuurbeheerder een vergoeding aan de voormalige werkgever om de door deze gedane investeringen voor de opleiding van de betrokken treinbestuurder te compenseren.

De in het eerste lid bedoelde vergoeding wordt vastgesteld op redelijke basis, met inachtneming van:

1° het tijdsverloop tussen het einde van de opleiding en de aanwerving van de treinbestuurder;

2° het onmiddellijk nut van de opleiding voor de nieuwe werkgever.

Art. 148

De Koning bepaalt de methode van de opleiding bedoeld in deze afdeling, in overeenstemming met de in bijlage 9 vermelde criteria.

De Koning bepaalt de gedetailleerde doelstellingen van de opleiding bedoeld in deze afdeling, in overeenstemming met de in bijlage 10 vermelde criteria voor de vergunning van treinbestuurder en de in bijlagen 11 en 12 vermelde criteria voor het bevoegdheidsbewijs.

Art. 149

De examinatoren of examencentra worden erkend door de veiligheidsinstantie.

In afwijking van het eerste lid, kan de veiligheidsinstantie opleidingscentra belasten met de erkenning van hun eigen examinatoren, op voorwaarde dat zij voldoen aan de bekwaamheidseisen bepaald in deze Spoorcodex en haar uitvoeringsbesluiten.

De erkenning geschiedt op basis van de beoordeling van het dossier en berust op criteria van onafhankelijkheid, bekwaamheid en onpartijdigheid. In gevallen waarin de gezochte

compétence spécifique recherchée est extrêmement rare, il peut être dérogé à cette règle après avis favorable de la Commission européenne.

L'autorité de sécurité veille à la publication et à la mise à jour du registre des personnes ou organismes qui ont été reconnus conformément au présent article. Le Roi détermine les modalités de publication, de mise à jour et de prise de connaissance de ce registre, ainsi que les modalités d'obtention d'une copie des données y mémorisées. En vue de la mise à jour de ce registre, les centres de formation avertissent immédiatement l'autorité de sécurité de toute modification des données concernant les examinateurs qu'ils reconnaissent.

Pour le volet relatif à la licence de conducteur de train, le contenu des examens destinés à vérifier les qualifications requises est déterminé et les examinateurs sont désignés par l'autorité de sécurité lors de l'établissement de la procédure à suivre pour obtenir la licence conformément à l'article 128, alinéa 1er.

Pour le volet relatif à l'attestation, le contenu des examens destinés à vérifier les qualifications requises est déterminé et les examinateurs sont désignés par les entreprises ferroviaires ou le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire lors de l'établissement de la procédure à suivre pour obtenir l'attestation conformément à l'article 136.

Les examens visés aux alinéas 5 et 6 sont organisés de façon à garantir l'absence de tout conflit d'intérêts.

Pour ce qui concerne les examens visés à l'alinéa 6, l'examinateur ou le centre de formation reconnu peut faire partie de l'entreprise ferroviaire ou du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire délivrant l'attestation.

Le Roi détermine, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, les modalités d'organisation et le contenu minimal des examens visés au présent article, ainsi que les modalités de la délivrance des documents faisant foi concernant les examens passés par les conducteurs de train et candidats conducteurs de train.

Le Roi détermine, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, les conditions que les examinateurs doivent remplir pour être reconnus, la procédure de reconnaissance et la procédure pour l'adaptation, le renouvellement, la suspension et le retrait de la reconnaissance.

Des examens théoriques et pratiques sont organisés à la fin de la formation. L'aptitude à la conduite est évaluée lors de tests de conduite effectués sur le réseau. Des simulateurs peuvent être utilisés pour tester la prestation du conducteur de train dans des situations particulièrement difficiles et son application correcte des règles d'exploitation.

specifieke bekwaamheid uiterst zeldzaam is, is echter een uitzondering op deze regel toegestaan nadat de Europese Commissie een positief advies heeft verleend.

De veiligheidsinstantie zorgt ervoor dat het register van personen of instellingen die op grond van dit artikel werden erkend, wordt gepubliceerd en bijgewerkt. De Koning bepaalt de nadere regels van bekendmaking, bijwerking en kennisname van dit register en van het verkrijgen van een afschrift van de erin opgeslagen gegevens. Met oog op de bijwerking van dit register informeert het opleidingscentrum onmiddellijk de veiligheidsinstantie over elke wijziging van de gegevens met betrekking tot de door hun erkende examinatoren.

Voor het deel dat betrekking heeft op de vergunning van treinbestuurder wordt de inhoud van de examens voor het behalen van de vereiste vakbekwaamheden vastgesteld en worden de examinatoren aangewezen door de veiligheidsinstantie bij de vaststelling van de procedure die wordt gevolgd voor het verkrijgen van de vergunning overeenkomstig artikel 128, eerste lid.

Voor het deel dat betrekking heeft op het bevoegdheidsbewijs wordt de inhoud van de examens voor het behalen van de vereiste vakbekwaamheden vastgesteld en worden de examinatoren aangewezen door de spoorwegonderneming of de spoorweginfrastructuurbeheerder bij de vaststelling van de procedure die wordt gevolgd voor het verkrijgen van het bevoegdheidsbewijs overeenkomst artikel 136.

De in het vijfde en zesde lid bedoelde examens worden zodanig georganiseerd dat belangenconflicten worden vermeden.

Wat de in het zesde lid bedoelde examens betreft, mag de erkende examinator of erkend opleidingscentrum deel uitmaken van de spoorwegonderneming of van de spoorweginfrastructuurbeheerder die het bevoegdheidsbewijs afgeeft.

De Koning bepaalt, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, de nadere regels voor de organisatie en de minimuminhoud van de examens bedoeld in dit artikel, alsook de nadere regels voor de afgifte van de documenten die bewijskracht hebben met betrekking tot de examens die werden afgelegd door de treinbestuurders en kandidaat-treinbestuurders.

De Koning bepaalt, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, de voorwaarden waaraan de examinatoren moeten voldoen om te worden erkend, alsmede de erkenningsprocedure en de procedure voor aanpassing, vernieuwing, schorsing en intrekking van de erkenning.

Ter afsluiting van de opleiding wordt een theorie- en praktijkexamen georganiseerd. De rijvaardigheid wordt beoordeeld aan de hand van een rijproef op het netwerk. Ook kan van simulators gebruik worden gemaakt om na te gaan of de treinbestuurder onder bijzonder moeilijke omstandigheden goed presteert en de exploitatievoorschriften juist toepast.

CHAPITRE 2

Accompagnateurs de trains de voyageurs

Art. 150

§ 1er. Les accompagnateurs de trains de voyageurs suivent une formation sanctionnée par un examen. Lorsque cet examen est achevé avec succès, l'organisme de formation délivre un brevet d'aptitude professionnelle.

Les formateurs ou les organismes de formation chargés de fournir des services de formation aux accompagnateurs de trains de voyageurs sont reconnus par l'autorité de sécurité. La reconnaissance impose aux formateurs ou organismes de formation de fournir un accès équitable et non discriminatoire aux services de formation des accompagnateurs de trains de voyageurs chaque fois que cette formation est nécessaire pour remplir les conditions d'obtention du certificat de sécurité ou, le cas échéant, de l'agrément de sécurité.

La reconnaissance impose aux formateurs ou organismes de formation de mettre des services de formation de qualité à la disposition des entreprises ferroviaires à un prix raisonnable et non discriminatoire, qui soit en rapport avec les coûts et puisse inclure une marge bénéficiaire. Le processus de reconnaissance se fonde sur des critères d'indépendance, de compétence et d'impartialité. L'autorité de sécurité veille à la publication et à la mise à jour du registre des personnes et organismes qui ont été reconnus en vertu du présent Code ferroviaire.

§ 2. Le certificat d'accompagnateur de trains de voyageurs appartient à son titulaire et est délivré par l'autorité de sécurité.

Le certificat d'accompagnateur de trains de voyageurs ne peut être délivré qu'à une personne de dix-huit ans révolus.

§ 3. Les accompagnateurs de trains de voyageurs établis dans les autres États membres de l'Espace économique européen et qui souhaitent prester des services en Belgique procèdent à la déclaration écrite préalable visée à l'article 9, § 2, de la loi du 12 février 2008 instaurant un nouveau cadre général pour la reconnaissance des qualifications professionnelles CE, sans faire mention des informations relatives aux couvertures d'assurances ou autres moyens de protection personnelle ou collective concernant la responsabilité professionnelle. Cette déclaration est toutefois accompagnée des documents visés à l'article 9, § 2, de cette même loi. L'autorité de sécurité applique systématiquement la procédure visée à l'article 9, § 4, de cette même loi. L'autorité de sécurité vérifie notamment que les attestations relatives aux connaissances linguistiques du candidat sont établies conformément au prescrit de la STI exploitation fixant les niveaux linguistiques requis pour les tâches de sécurité.

HOOFDSTUK 2

Begeleiders van reizigerstreinen

Art. 150

§ 1. Begeleiders van reizigerstreinen, dienen een opleiding te volgen die vervolgens door een examen wordt afgesloten. Indien het examen met goed gevolg wordt afgesloten, levert de opleidingsinstelling een brevet van vakbekwaamheid af.

De opleiders of opleidingsinstellingen belast met het verlenen van opleidingsdiensten aan begeleiders van reizigerstreinen, worden erkend door de veiligheidsinstantie.De erkenning verplicht de opleiders of opleidingsinstellingen ertoe op billijke en niet-discriminerende wijze toegang te verlenen tot de opleidingen voor begeleiders van reizigerstreinen, telkens deze opleidingen noodzakelijk zijn om te voldoen aan de voorwaarden voor het verkrijgen van het veiligheidscertificaat of, desgevallend, van de veiligheidsvergunning.

De erkenning verplicht de opleiders of opleidingsinstellingen ertoe kwalitatieve opleidingsdiensten ter beschikking te stellen van de spoorwegondernemingen tegen een redelijke en niet-discriminerende prijs. De prijs dient in verhouding te staan tot de kosten van de dienstverlening en mag een winstmarge bevatten.De erkenning berust op criteria van onafhankelijkheid, bekwaamheid en onpartijdigheid.De veiligheidsinstantie zorgt ervoor dat het register van personen en organisaties die op grond van deze Spoorcodex werden erkend, wordt gepubliceerd en bijgewerkt.

§ 2. Het attest van begeleider van reizigerstreinen is eigendom van de houder ervan en wordt afgegeven door de veiligheidsinstantie.

Een attest van begeleider van reizigerstreinen mag enkel worden afgegeven aan personen die de volle leeftijd van achttien jaar hebben bereikt.

§ 3. De in andere lidstaten van de Europese Economische Ruimte gevestigde begeleiders van reizigerstreinen die in België hun diensten willen verlenen, delen dit mee door middel van een voorafgaande schriftelijke verklaring zoals voorzien in artikel 9, § 2, van de wet van 12 februari 2008 tot instelling van een nieuw algemeen kader voor de erkenning van EG-beroepskwalificaties, zonder toevoeging weliswaar van de gegevens betreffende verzekeringsdekking of soortgelijke individuele of collectieve vormen van bescherming inzake beroepsaansprakelijkheid. Wel dienen de in artikel 9, § 2, van voormelde wet bedoelde documenten aan die verklaring te worden toegevoegd. De veiligheidsinstantie past de procedure bedoeld in artikel 9, § 4, van dezelfde wet systematisch toe. Hiertoe gaat de veiligheidsinstantie onder meer na of de attesten met betrekking tot de taalkennis van de kandidaten werden opgemaakt in overeenstemming met de voorschriften van de TSI exploitatie die de vereiste taalniveaus voor de veiligheidstaken vaststellen.

Art. 151

Le Roi, en matière de certification des accompagnateurs de trains de voyageurs:

1° détermine, par un arrêté délibéré en Conseil des ministres, les modalités d'organisation et le contenu minimal de la formation visée à l'article 150, § 1er, des examens visés à cette disposition, ainsi que les modalités de la délivrance des documents faisant foi concernant la formation et les examens que doivent suivre les accompagnateurs de trains de voyageurs;

2° détermine, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, les conditions que formateurs ou les organismes de formation chargés de fournir des services de formation aux accompagnateurs de trains de voyageurs doivent remplir pour être reconnus conformément à l'article 150, § 1er, alinéa 3, et la procédure de reconnaissance;

3° arrête les exigences auxquelles doit se conformer le brevet d'accompagnateur de trains de voyageurs visé à l'article 150, § 1er, alinéa 1er ainsi que les conditions psychologiques, médicales et d'aptitude professionnelle que le titulaire doit remplir pour qu'il lui soit délivré;

4° arrête les modalités de délivrance, de renouvellement, de révision, de suspension et de retrait du brevet d'accompagnateur de trains de voyageurs visé à l'article 150, § 1er, alinéa 1er;

5° arrête les critères de reconnaissance des personnes ou organismes chargés de l'examen médical et les modalités de cet examen médical;

6° arrête les critères de reconnaissance des personnes ou organismes chargés de l'examen psychologique sur le plan professionnel et les modalités de cet examen.

CHAPITRE 3

Protection de la vie privée

Art. 152

Avant de faire usage de l'une ou de plusieurs des habilitations prévues dans le présent titre, le Roi demande l'avis de la Commission de la protection de la vie privée.

En dérogation à l'article 29, § 2, de la loi du 8 décembre 1992 relative à la protection de la vie privée à l'égard des traitements de données à caractère personnel, la Commission de la protection de la vie privée émet son avis dans un délai de trente jours après que toutes les données nécessaires à cet effet lui ont été communiquées.

Art. 151

Inzake certificering van begeleiders van reizigerstreinen, bepaalt de Koning:

1° bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, de nadere regels voor de organisatie en de minimuminhoud van de opleiding en de examens bedoeld in artikel 150, § 1, alsook de nadere regels voor de afgifte van de documenten die bewijskracht hebben met betrekking tot de opleiding die wordt gevolgd en de examens die worden afgelegd door begeleiders van reizigerstreinen;

2° bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, de voorwaarden waaraan de opleiders en opleidingsinstellingen die opleidingsdiensten verstrekken aan begeleiders van reizigerstreinen, moeten voldoen om te worden erkend, overeenkomstig artikel 150, § 1, derde lid, alsmede de erkenningsprocedure;

3° de vereisten waaraan het brevet van begeleider van reizigerstreinen bedoeld in artikel 150, § 1, eerste lid, moet voldoen, alsook de psychologische en medische voorwaarden en de vereiste vakbekwaamheid waaraan de houder dient te voldoen opdat het hem wordt afgeleverd;

4° de nadere regels voor de afgifte, vernieuwing, herziening, schorsing en intrekking van het brevet van begeleider van reizigerstreinen bedoeld in artikel 150, § 1, eerste lid;

5° de criteria voor de erkenning van personen of instellingen belast met het medisch onderzoek en de nadere regels met betrekking tot dat medisch onderzoek;

6° de criteria voor de erkenning van personen of instellingen belast met het bedrijfspsychologisch onderzoek en de nadere regels met betrekking tot dat onderzoek.

HOOFDSTUK 3

Bescherming van de persoonlijke levenssfeer

Art. 152

Alvorens gebruik te maken van één of meerdere van de machtigingen waarin deze titel voorziet, vraagt de Koning het advies van de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer.

In afwijking van artikel 29, § 2, van de wet van 8 december 1992 tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer ten opzichte van de verwerking van persoonsgegevens, brengt de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer haar advies uit binnen dertig dagen nadat alle daartoe noodzakelijke gegevens aan de Commissie zijn meegedeeld.

TITRE 6

Interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne

CHAPITRE 1ER

Exigences essentielles

Art. 153

Le système ferroviaire, les sous-systèmes, les constituants d'interopérabilité, y compris les interfaces, satisfont aux exigences essentielles les concernant.

L'autorité de sécurité peut consulter le comité visé à l'article 29 de la directive 2008/57/CE si, après l'adoption d'une STI, il apparaît qu'elle ne satisfait pas entièrement aux exigences essentielles.

CHAPITRE 2

Spécifications techniques d'interopérabilité

Section 1re

Contenu

Art. 154

Chaque sous-système fait l'objet d'une STI ou, s'il y a lieu, de plusieurs STI.

Une STI peut couvrir plusieurs sous-systèmes.

Art. 155

Les sous-systèmes sont conformes aux STI qui sont d'application au moment de leur mise en service, de leur réaménagement ou de leur renouvellement.

Cette conformité est maintenue en permanence au cours de l'usage de chaque sous-système.

Art. 156

Dans la mesure où cela s'avère techniquement réalisable et sans préjudice du respect des règles de sécurité, les STI ne font pas obstacle à l'utilisation de l'infrastructure pour la circulation des véhicules non visés par les STI.

TITEL 6

Interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Unie

HOOFDSTUK 1

Essentiële eisen

Art. 153

Het spoorwegsysteem, de subsystemen, de interoperabiliteitsonderdelen, inclusief de interfaces, voldoen aan de erop van toepassing zijnde essentiële eisen.

De veiligheidsinstantie mag het in artikel 29 van richtlijn 2008/57/EG bedoelde comité raadplegen als blijkt dat een TSI, na aanneming ervan, niet geheel voldoet aan de essentiële eisen.

HOOFDSTUK 2

Technische specificaties inzake interoperabiliteit

Afdeling 1

Inhoud

Art. 154

Elk subsysteem maakt het voorwerp uit van één of, indien nodig, meerdere TSI's.

Eén TSI kan meerdere subsystemen bestrijken.

Art. 155

De subsystemen zijn conform de TSI's die van toepassing zijn op het moment van hun indienststelling, verbetering of vernieuwing.

Deze conformiteit blijft tijdens het gebruik van elk subsysteem ononderbroken gehandhaafd.

Art. 156

Voor zover technisch verwezenlijkbaar en onverminderd de naleving van de veiligheidsvoorschriften, wordt het gebruik van de infrastructuur voor het verkeer van niet door de TSI's bestreken voertuigen niet verhinderd.

Section 2

Extension du champ d'application des STI

Art. 157

Tant que l'extension du champ d'application des STI à l'ensemble du réseau ferroviaire n'est pas effective, l'autorisation de mise en service de sous-systèmes sur la partie du réseau qui ne relève pas encore des STI est accordée conformément aux règles de sécurité ou le cas échéant conformément à l'article 171.

L'autorisation de mise en service de véhicules dont l'utilisation est prévue occasionnellement sur la partie du réseau qui ne relève pas encore des STI, pour cette partie du réseau, est accordée conformément aux règles de sécurité ou le cas échéant conformément à l'article 171 et au chapitre 5.

Art. 158

L'autorité de sécurité peut, à la demande d'une entité adjudicatrice ou d'un constructeur, lors de la publication de STI nouvelles ou révisées, exclure de l'application de ces STI les projets se trouvant à un stade avancé de développement ou faisant l'objet d'un contrat en cours d'exécution.

Section 3

Dérogations

Art. 159

§ 1er. En l'absence de cas spécifiques pertinents, l'autorité de sécurité peut, à la demande de l'entité adjudicatrice, ou du constructeur ou de leur mandataire dans l'Union européenne, décider de ne pas rendre applicables une ou plusieurs STI dans les cas suivants:

1° pour un projet de nouveau sous-système, pour le renouvellement ou le réaménagement d'un sous-système existant ou pour tout élément du système ferroviaire se trouvant à un stade avancé de développement ou faisant l'objet d'un contrat en cours d'exécution lors de la publication de ces STI;

2° pour un projet de renouvellement ou de réaménagement d'un sous-système existant, lorsque le gabarit, l'écartement ou l'entraxe des voies ou la tension électrique prévus par ces STI sont incompatibles avec ceux du sous-système existant;

3° pour un projet concernant le renouvellement, l'extension ou le réaménagement d'un sous-système existant, lorsque l'application de ces STI compromet la viabilité économique du projet et/ou la cohérence du système ferroviaire belge;

Afdeling 2

Uitbreiding van het toepassingsgebied van de TSI's

Art. 157

Zolang het toepassingsgebied van de TSI's niet is uitgebreid tot het gehele spoorwegnetwerk, wordt de toelating tot indienststelling van subsystemen op het gedeelte van het netwerk dat nog niet onder het toepassingsgebied van de TSI's valt, verleend conform de veiligheidsvoorschriften of, desgevallend conform artikel 171.

De toelating tot indienststelling van voertuigen die bestemd zijn om slechts occasioneel gebruikt te worden op het gedeelte van het netwerk dat nog niet onder het toepassingsgebied van de TSI's valt, wordt verleend voor dit deel van het netwerk, conform de veiligheidsvoorschriften of desgevallend conform artikel 171 en hoofdstuk 5.

Art. 158

De veiligheidsinstantie kan, op verzoek van een aanbestedende dienst of een constructeur, op het ogenblik van de publicatie van nieuwe of herziene TSI's, beslissen dat die TSI's niet moeten worden toegepast op projecten die zich in een vergevorderd stadium van ontwikkeling bevinden of waarvoor op dat moment een contract in uitvoering is.

Afdeling 3

Afwijkingen

Art. 159

§ 1. Bij gebrek aan relevante specifieke gevallen en op verzoek van een aanbestedende dienst, een constructeur of hun lasthebber in de Europese Unie, kan de veiligheidsinstantie in de volgende gevallen beslissen om één of meer TSI's niet toe te passen:

1° voor een project voor een nieuw subsysteem, de vernieuwing of de verbetering van een bestaand subsysteem, of elk element van het spoorwegsysteem, dat zich op het moment van de publicatie van de betrokken TSI's in een vergevorderd stadium van ontwikkeling bevindt of waarvoor op dat moment een contract in uitvoering is;

2° voor een project voor de vernieuwing of de verbetering van een bestaand subsysteem, wanneer het profiel, de breedte of tussenafstand van het spoor, of de elektrische spanning die in deze TSI's zijn bepaald, niet verenigbaar zijn met die van het bestaande subsysteem;

3° voor een project betreffende de vernieuwing, de uitbreiding of de verbetering van een bestaand subsysteem, wanneer de toepassing van deze TSI's de economische levensvatbaarheid van het project en/of de samenhang van het Belgische spoorwegsysteem in gevaar brengt;

4° lorsqu'à la suite d'un accident ou d'une catastrophe naturelle, les conditions de rétablissement rapide du réseau ne permettent pas économiquement ou techniquement l'application partielle ou totale des STI correspondantes;

5° pour des véhicules en provenance ou à destination de pays tiers dont l'écartement des voies est différent de celui du principal réseau ferroviaire au sein de l'Union européenne.

§ 2. L'entité adjudicatrice, le constructeur ou leur mandataire dans l'Union européenne introduit auprès de l'autorité de sécurité la demande de dérogation accompagnée d'un dossier contenant les éléments du point b) de l'annexe 22 et justifiant la demande de dérogation.

§ 3. Dans le cas visé au § 1er, 1°, l'autorité de sécurité communique à la Commission européenne, dans l'année qui suit l'entrée en vigueur de chaque STI, une liste de projets qui sont exécutés sur le territoire belge et sont à un stade avancé de développement.

§ 4. Dans tous les cas visés au § 1er, l'autorité de sécurité notifie préalablement son intention de dérogation à la Commission européenne et lui communique un dossier de demande de dérogation comprenant les documents repris en annexe 22.

§ 5. Dans les cas visés au § 1er, 1° et 4°, l'autorité de sécurité peut, en attendant que la Commission européenne lui notifie les résultats de son analyse de la conformité du dossier avec la demande de dérogation, appliquer les dispositions de remplacement visées dans ce dossier.

§ 6. En l'absence d'une décision de la Commission européenne dans le délai imposé par la directive 2008/57/CE sur l'acceptation de la demande de dérogation dans les cas visés à l'alinéa 1er, 1°, 2°, 3° et 5°, la demande est considérée comme acceptée.

Dans l'attente de la décision de la Commission européenne dans les cas visés au § 1er, 5°, les dispositions de remplacement visées dans le dossier de demande de dérogation peuvent s'appliquer.

CHAPITRE 3

Constituants d'interopérabilité

Section 1re

Mise sur le marché

Art. 160

Les constituants d'interopérabilité ne peuvent être mis sur le marché que s'ils:

1° permettent de réaliser l'interopérabilité ferroviaire en satisfaisant aux exigences essentielles;

4° wanneer het, na een ongeval of een natuurramp, omwille van de noodzakelijke snelle herstelling van het netwerk economisch of technisch niet mogelijk is de overeenkomstige TSI's geheel of gedeeltelijk toe te passen;

5° voor voertuigen met een plaats van herkomst of bestemming in een derde land met een andere spoorbreedte dan die van het hoofdspoorwegnetwerk binnen de Europese Unie.

§ 2. De aanbestedende dienst, de constructeur of hun lasthebber in de Europese Unie dient de aanvraag tot afwijking in bij de veiligheidsinstantie, vergezeld van een dossier dat de in punt b) van bijlage 22 bedoelde elementen bevat en dat de aanvraag tot afwijking rechtvaardigt.

§ 3. In het in § 1, 1° bedoelde geval stelt de veiligheidsinstantie de Europese Commissie binnen het jaar na de inwerkingtreding van elke TSI in kennis van een lijst van projecten die op Belgisch grondgebied worden uitgevoerd en die zich in een vergevorderd stadium van ontwikkeling bevinden.

§ 4. In alle in § 1 bedoelde gevallen, stelt de veiligheidsinstantie de Europese Commissie vooraf in kennis van haar voornemen af te wijken en maakt zij haar een dossier over met de aanvraag tot afwijking en de in bijlage 22 bedoelde documenten.

§ 5. In de gevallen bedoeld in § 1, 1° en 4° mag de veiligheidsinstantie, in afwachting dat de Europese Commissie haar kennis geeft van de resultaten van haar analyse van de conformiteit van het dossier met de aanvraag tot afwijking, de in dat dossier vermelde alternatieve bepalingen toepassen.

§ 6. Indien binnen de door de richtlijn 2008/57/EG voorgeschreven termijnen door de Europese Commissie geen beslissing wordt genomen over de aanvaarding van de aanvraag tot afwijking in de gevallen bedoeld in het eerste lid, 1°, 2°, 3° en 5°, wordt de aanvraag geacht te zijn aanvaard.

In afwachting van de beslissing van de Europese Commissie in de gevallen bedoeld in § 1, 5°, kunnen de in het dossier met de aanvraag tot afwijking vermelde alternatieve bepalingen worden toegepast.

HOOFDSTUK 3

Interoperabiliteitsonderdelen

Afdeling 1

Het op de markt brengen

Art. 160

De interoperabiliteitsonderdelen mogen enkel op de markt worden gebracht indien zij:

1° de spoorweginteroperabiliteit mogelijk maken door te voldoen aan de essentiële eisen;

2° sont utilisés dans leur domaine d'emploi conformément à leur destination et sont installés et entretenus convenablement.

L'alinéa 1er ne fait pas obstacle à la mise sur le marché de ces constituants pour d'autres applications.

Art. 161

L'autorité de sécurité ne peut pas, sur la base de la loi, interdire, restreindre ou entraver la mise sur le marché de constituants d'interopérabilité pour leur utilisation dans le cadre du système ferroviaire lorsque ces constituants satisfont aux dispositions du présent Code ferroviaire.

Section 2

Conformité ou aptitude à l'emploi

Art. 162

Les constituants d'interopérabilité qui sont munis de la déclaration "CE" de conformité ou d'aptitude à l'emploi sont considérés conformes aux exigences essentielles.

Tout constituant d'interopérabilité est soumis à la procédure d'évaluation de la conformité et de l'aptitude à l'emploi indiquée dans la STI concernée et est accompagné du certificat correspondant.

La déclaration "CE" de conformité ou d'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité est conforme aux critères visés à l'annexe 17.

Un constituant d'interopérabilité satisfait aux exigences essentielles s'il est conforme aux conditions fixées par les STI correspondantes ou aux spécifications européennes mises au point pour satisfaire à ces conditions.

Par dérogation à l'alinéa 2, les pièces de rechange de sous-systèmes déjà en service lors de l'entrée en vigueur de la STI peuvent être installées dans ce sous-système sans devoir être soumises à la procédure d'évaluation de la conformité et de l'aptitude à l'emploi.

Section 3

Procédure de déclaration "CE" de conformité ou d'aptitude à l'emploi

Art. 163

Pour établir la déclaration "CE" de conformité ou d'aptitude à l'emploi d'un constituant d'interopérabilité, le fabricant ou son mandataire établi dans l'Union européenne applique les dispositions prévues par les STI le concernant.

2° binnen hun toepassingsgebied en overeenkomstig hun bestemming gebruikt worden en naar behoren geïnstalleerd en onderhouden worden.

Het eerste lid vormt geen belemmering om deze onderdelen voor andere toepassingen op de markt te brengen.

Art. 161

Het is de veiligheidsinstantie niet toegestaan om het op de markt brengen van interoperabiliteitsonderdelen met het oog op het gebruik daarvan in het spoorwegsysteem, te verbieden, te beperken of te belemmeren op grond van de wet wanneer deze onderdelen aan de bepalingen van deze Spoorcodex voldoen.

Afdeling 2

Conformiteit of geschiktheid voor gebruik

Art. 162

De interoperabiliteitsonderdelen worden beschouwd als conform de essentiële eisen wanneer zij voorzien zijn van de "EG"-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik.

Voor elk interoperabiliteitsonderdeel dient de procedure te worden gevolgd voor de beoordeling van de conformiteit en de geschiktheid voor gebruik zoals vastgesteld in de betrokken TSI, dient het desbetreffende certificaat te zijn afgegeven..

De "EG"-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik van de interoperabiliteitsonderdelen voldoet aan de in bijlage 17 bedoelde criteria.

Een interoperabiliteitsonderdeel voldoet aan de essentiële eisen indien het voldoet aan de voorwaarden die zijn vastgesteld in de corresponderende TSI's of aan de Europese specificaties die zijn ontwikkeld om aan die voorwaarden te voldoen.

In afwijking van het tweede lid mogen reserveonderdelen voor subsystemen die al in dienst zijn gesteld op het moment van de inwerkingtreding van de TSI in deze subsystemen worden aangebracht, zonder dat zij aan de procedure voor de beoordeling van de conformiteit en de geschiktheid voor gebruik worden onderworpen.

Afdeling 3

Procedure voor de "EG"-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik

Art. 163

Voor het opstellen van de "EG" -verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik van een interoperabiliteitsonderdeel, past een fabrikant of diens in de Europese Unie gevestigde gemachtigde de desbetreffende TSI's toe.

Lorsque la STI correspondante l'impose, l'évaluation de la conformité ou de l'aptitude à l'emploi d'un constituant d'interopérabilité est effectuée par l'organisme notifié auprès duquel le fabricant ou son mandataire établi dans l'Union européenne en a fait la demande.

Lorsque des constituants d'interopérabilité font l'objet de réglementations transposant d'autres directives européennes portant sur d'autres aspects, la déclaration "CE" de conformité ou d'aptitude à l'emploi, indique, dans ce cas, que les constituants d'interopérabilité répondent également aux exigences de ces autres réglementations.

Art. 164

Lorsque ni le fabricant, ni son mandataire n'ont satisfait aux obligations visées à l'article 163, alinéas 1er et 3, ces obligations incombent à toute personne qui met le constituant d'interopérabilité sur le marché.

Aux fins du présent Code ferroviaire, les mêmes obligations s'appliquent à toute personne qui assemble des constituants d'interopérabilité ou des parties de constituant d'interopérabilité d'origines diverses ou qui fabrique des constituants d'interopérabilité pour son propre usage.

Section 4

Restrictions ou interdiction à l'emploi des constituants d'interopérabilité

Sous-section 1re

Non respect de la procédure de déclaration "CE" de conformité ou d'aptitude à l'emploi

Art. 165

Lorsque l'autorité de sécurité constate que la déclaration "CE" de conformité ou d'aptitude à l'emploi a été établie indûment, elle met en demeure le fabricant ou son mandataire établi dans l'Union européenne, si nécessaire, de remettre le constituant d'interopérabilité en conformité et de faire cesser l'infraction conformément aux modalités fixées par le Roi.

Lorsque la non-conformité persiste, l'autorité de sécurité prend toutes les mesures appropriées pour restreindre ou interdire la mise sur le marché du constituant d'interopérabilité concerné ou pour assurer son retrait du marché conformément à la procédure fixée à l'article 166. Les alinéas 1er et 2 s'appliquent sous réserve des dispositions de l'article 166.

Telkens de corresponderende TSI het voorschrijft, wordt de beoordeling van de conformiteit of de geschiktheid voor gebruik van een interoperabiliteitsonderdeel uitgevoerd door de aangemelde instantie waarbij de fabrikant of diens in de Europese Unie gevestigde gemachtigde daartoe een aanvraag heeft ingediend.

Wanneer op interoperabiliteitsonderdelen regelgevingen van toepassing zijn die andere Europese richtlijnen betreffende andere aspecten omzetten, geeft de "EG"-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik aan dat de betrokken interoperabiliteitsonderdelen eveneens aan de eisen van die andere regelgevingen voldoen.

Art. 164

Wanneer noch de fabrikant, noch diens gemachtigde de in artikel 163, eerste en derde lid genoemde verplichtingen heeft vervuld, gaan deze verplichtingen over op eenieder die het interoperabiliteitsonderdeel op de markt brengt.

Wat deze Spoorcodex betreft, gelden dezelfde verplichtingen, voor degene die interoperabiliteitsonderdelen van diverse herkomst of delen daarvan assembleert dan wel voor eigen gebruik vervaardigt.

Afdeling 4

Beperkingen of verbod op het gebruik van interoperabiliteitsonderdelen

Onderafdeling 1

Niet-naleving van de procedure voor de "EG"-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik

Art. 165

Wanneer de veiligheidsinstantie vaststelt dat de "EG"-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik ten onrechte is opgesteld, stelt zij de fabrikant of diens in de Europese Unie gevestigde gemachtigde, voor zover nodig, in gebreke om het interoperabiliteitsonderdeel in overeenstemming te brengen en een einde te stellen aan de inbreuk overeenkomstig de door de Koning vast te stellen nadere regels.

Indien de niet-naleving blijft voortduren, neemt de veiligheidsinstantie alle gepaste maatregelen om het op de markt brengen van het betrokken interoperabiliteitsonderdeel te beperken of te verbieden of het uit de handel te laten nemen volgens de in artikel 166 bedoelde procedure.Het eerste en het tweede lid zijn van toepassing onder voorbehoud van de bepalingen van artikel 166.

Sous-section 2

Non-conformité des constituants d'interopérabilité avec les exigences essentielles

Art. 166

Lorsque l'autorité de sécurité constate qu'un constituant d'interopérabilité muni de la déclaration "CE" de conformité ou d'aptitude à l'emploi et mis sur le marché risque, lorsqu'il est utilisé conformément à sa destination, de ne pas satisfaire aux exigences essentielles, elle prend toutes les mesures utiles pour restreindre son domaine d'application, pour en interdire l'emploi ou pour le retirer du marché conformément aux modalités fixées par le Roi.

L'autorité de sécurité informe immédiatement la Commission européenne des mesures qu'elle a prises et motive sa décision en précisant notamment si la non-conformité résulte soit d'un non-respect des exigences essentielles, soit d'une mauvaise application des spécifications européennes pour autant que l'application de ces spécifications soit invoquée, soit d'une insuffisance des spécifications européennes.

Art. 167

Lorsque l'autorité de sécurité constate qu'un constituant d'interopérabilité muni de la déclaration "CE" de conformité ou d'aptitude à l'emploi se révèle non-conforme, elle restreint son domaine d'application, le retire du marché, en interdit l'emploi, ou prend les mesures appropriées à l'encontre de celui qui a établi la déclaration selon les modalités fixées par le Roi.

Elle en informe la Commission européenne et les autorités de sécurité des autres États membres de l'Union européenne.

CHAPITRE 4

Sous-systèmes

Section 1re

Procédure de mise en service

Art. 168

§ 1er. En application de l'article 74, 1°, du présent Code ferroviaire et sans préjudice des dispositions du chapitre 5, l'autorité de sécurité autorise la mise en service des sous-systèmes de nature structurelle constitutifs du système ferroviaire qui sont implantés ou exploités en Belgique.

§ 2. Les sous-systèmes de nature structurelle ne peuvent être mis en service que s'ils sont conçus, construits et installés de façon à satisfaire aux exigences essentielles

Onderafdeling 2

Het niet voldoen van interoperabiliteitsonderdelen aan de essentiële eisen

Art. 166

Wanneer de veiligheidsinstantie vaststelt dat een interoperabiliteitsonderdeel dat voorzien is van de "EG"-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik en op de markt werd gebracht, de naleving van de essentiële eisen in gevaar dreigt te brengen indien het conform zijn bestemming wordt gebruikt, neemt zij alle gepaste maatregelen om het toepassingsgebied van dat onderdeel te beperken, het gebruik ervan te verbieden of het uit de handel te nemen overeenkomstig de door de Koning vast te stellen nadere regels.

De veiligheidsinstantie stelt de Europese Commissie onmiddellijk in kennis van de genomen maatregelen en geeft de redenen van haar beslissing aan, met name of het gebrek aan conformiteit het gevolg is van ofwel het niet voldoen aan de essentiële eisen, ofwel van een gebrekkige toepassing van de Europese specificaties voor zover de toepassing van deze specificaties wordt aangehaald, ofwel van de ontoereikendheid van de Europese specificaties.

Art. 167

Wanneer de veiligheidsinstantie vaststelt dat een interoperabiliteitsonderdeel dat voorzien is van de "EG"-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik niet conform blijkt te zijn, beperkt zij het toepassingsgebied van dat onderdeel, neemt het uit de handel en verbiedt het gebruik ervan, of neemt gepaste maatregelen ten aanzien van degene die de verklaring heeft opgesteld, overeenkomstig de door de Koning vast te stellen nadere regels.

Zij stelt de Europese Commissie en de veiligheidsinstanties van de andere lidstaten van de Europese Unie daarvan in kennis.

HOOFDSTUK 4

Subsystemen

Afdeling 1

Procedure voor de indienststelling

Art. 168

§ 1. Met toepassing van artikel 74, 1° van deze Spoorcodex en onverminderd de bepalingen van hoofdstuk 5, geeft de veiligheidsinstantie toestemming voor de indienststelling van de in België ingeplante of uitgebate subsystemen van structurele aard die deel uitmaken van het spoorwegsysteem.

§ 2. De subsystemen van structurele aard mogen enkel in dienst worden gesteld indien zij zodanig zijn ontworpen, geconstrueerd en geïnstalleerd dat zij voldoen aan de erop

les concernant, lorsqu'ils sont intégrés dans le système ferroviaire.

§ 3. L'autorité de sécurité vérifie, en particulier:

1° la compatibilité technique de ces sous-systèmes avec le système dans lequel ils s'intègrent;

2° l'intégration en sécurité de ces sous-systèmes conformément au règlement n° 352/2009 de la Commission du 24 avril 2009 concernant l'adoption d'une méthode de sécurité commune relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques visée à l'article 6, § 3, point a), de la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil et à l'article 94 du présent Code ferroviaire.

§ 4. L'autorité de sécurité vérifie préalablement à la mise en service de ces sous-systèmes qu'ils sont conformes aux dispositions applicables des STI en matière d'exploitation et d'entretien.

§ 5. Les sous-systèmes de nature structurelle sont soumis:

1° à la procédure de vérification "CE" par référence aux STI applicables;

2° ainsi qu'à la procédure de vérification aux règles de sécurité , par référence à ces règles de sécurité.

§ 6. Après la mise en service des sous-systèmes, cette vérification a lieu:

1° pour l'infrastructure, dans le cadre de l'octroi et du suivi des agréments de sécurité en application de l'article 95 du présent Code ferroviaire;

2° pour les véhicules, dans le cadre de l'octroi et du suivi des certificats de sécurité en application de l'article 99 du présent Code ferroviaire.

§ 7. Les procédures d'évaluation et de vérification sont celles prévues dans les STI structurelles et fonctionnelles concernées.

Art. 169

Sous réserve des dispositions de l'article 168, l'autorité de sécurité ne peut pas, sur la base du présent Code ferroviaire, interdire, restreindre ou entraver, la construction, la mise en service et l'exploitation de sous-systèmes de nature structurelle constitutifs du système ferroviaire qui satisfont aux exigences essentielles.

L'autorité de sécurité ne peut exiger des vérifications qui ont déjà été effectuées:

1° dans le cadre de la procédure d'établissement de la déclaration "CE" de vérification dont les éléments sont donnés à l'annexe 18;

van toepassing zijnde essentiële eisen, indien zij in het spoorwegsysteem zijn opgenomen.

§ 3. De veiligheidsinstantie gaat in het bijzonder na:

1° de technische compatibiliteit van deze subsystemen met het systeem waarin ze worden opgenomen;

2° de veilige integratie van deze subsystemen in overeenstemming met verordening nr. 352/2009 van de Commissie van 24 april 2009 betreffende de vaststelling van een gemeenschappelijke veiligheidsmethode voor risico-evaluatie en -beoordeling als bedoeld in artikel 6, lid 3, onder a), van richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad en met artikel 94 van deze Spoorcodex.

§ 4. Alvorens deze subsystemen in dienst worden gesteld, gaat de veiligheidsinstantie na of zij voldoen aan de van toepassing zijnde TSI's inzake uitbating en onderhoud.

§ 5. De subsystemen van structurele aard zijn onderworpen:

1° aan de "EG"-keuringsprocedure, aan de hand van de van toepassing zijnde TSI's;

2° alsook aan de keuringsprocedure van de veiligheidsvoorschriften, aan de hand van deze veiligheidsvoorschriften.

§ 6. Na de indienststelling van deze subsystemen verloopt de controle:

1° voor de infrastructuur, in het kader van de toekenning van en het toezicht op de veiligheidsvergunningen, overeenkomstig artikel 95 van deze Spoorcodex;

2° voor de voertuigen, in het kader van de toekenning van en het toezicht op de veiligheidscertificaten, overeenkomstig artikel 99 van deze Spoorcodex.

§ 7. De beoordelings- en keuringsprocedures zijn deze die zijn omschreven in de desbetreffende structurele en functionele TSI's.

Art. 169

Onder voorbehoud van de bepalingen van artikel 168, kan de veiligheidsinstantie niet, op grond van deze Spoorcodex, de constructie, indienststelling en exploitatie van subsystemen van structurele aard die deel uitmaken van het spoorwegsysteem en die aan de essentiële eisen voldoen, verbieden, beperken of belemmeren.

De veiligheidsinstantie mag geen controles eisen die reeds zijn uitgevoerd:

1° in het kader van de procedure die tot de "EG"-keuringsverklaring heeft geleid en waarvan de bestanddelen in bijlage 18 worden vermeld;

2° dans d'autres États membres de l'Union européenne, avant ou après le 19 juillet 2008, en vue de vérifier la conformité avec des exigences identiques dans des conditions d'exploitation identiques.

Section 2

Conformité avec les STI et les dispositions nationales

Art. 170

Les sous-systèmes de nature structurelle constitutifs du système ferroviaire qui sont munis de la déclaration "CE" de vérification sont considérés comme interopérables et conformes aux exigences essentielles.

La vérification de l'interopérabilité, dans le respect des exigences essentielles, d'un sous-système de nature structurelle constitutif du système ferroviaire est établie par référence aux STI lorsqu'elles existent.

La déclaration "CE" de vérification des sous-systèmes est conforme aux critères visés en annexe 18.

Art. 171

§ 1er. L'autorité de sécurité établit, pour chaque sous-système, une liste de règles de sécurité pour l'application des exigences essentielles lorsqu'il n'existe pas de STI pertinente, qu'une dérogation a été notifiée en application de l'article 159 ou qu'un cas spécifique nécessite l'application de règles de sécurité non reprises dans la STI concernée.

Dans ces cas, tout sous-système de nature structurelle est soumis à la procédure de vérification visée à l'annexe 19, point 3.

§ 2. L'autorité de sécurité notifie à la Commission européenne la liste des règles de sécurité pour chaque sous-système ainsi que les organismes désignés chargés de la procédure de vérification de ces règles de sécurité en application de l'article 174. Cette liste est notifiée:

1° soit chaque fois qu'une modification survient à la liste des règles techniques qui a été notifiée en application de l'article 17, § 3, de la directive 2008/57/CE;

2° soit après notification de la dérogation;

3° soit après publication de la STI concernée.

§ 3. L'autorité de sécurité ne notifie pas à la Commission européenne les règles et restrictions dont le caractère est strictement local mais en fait mention dans le registre de l'infrastructure visé à l'article 211.

§ 4. L'autorité de sécurité veille à ce que les règles techniques contraignantes soient publiées et communiquées

2° in andere lidstaten van de Europese Unie, voor of na 19 juli 2008, en die er toe strekken na te gaan of voldaan wordt aan gelijke eisen onder gelijke exploitatievoorwaarden .

Afdeling 2

Conformiteit met de TSI's en de nationale voorschriften

Art. 170

De subsystemen van structurele aard die deel uitmaken van het spoorwegsysteem en voorzien zijn van de "EG "-keuringsverklaring worden als interoperabel en conform de essentiële eisen beschouwd.

De verificatie van de interoperabiliteit, met inachtneming van de essentiële eisen, van een subsysteem van structurele aard dat deel uitmaakt van het spoorwegsysteem, geschiedt aan de hand van de TSI's, indien deze bestaan.

De "EG"-keuringsverklaring van de subsystemen voldoet aan de in bijlage 18 vermelde criteria.

Art. 171

§ 1. De veiligheidsinstantie stelt voor elk subsysteem een lijst van veiligheidsvoorschriften op die gebruikt wordt voor de naleving van de essentiële eisen, wanneer er geen relevante TSI's bestaan, of er op grond van artikel 159 kennis is gegeven van een afwijking, of het in specifieke gevallen nodig is veiligheidsvoorschriften na te leven die nog niet in de desbetreffende TSI's zijn opgenomen.

In deze gevallen wordt elk subsysteem van structurele aard onderworpen aan de keuringsprocedure zoals bedoeld in bijlage 19, punt 3.

§ 2. De veiligheidsinstantie brengt de lijst met de veiligheidsvoorschriften voor elk subsysteem alsmede de aangewezen instanties die belast zijn met de keuringsprocedure van deze veiligheidsvoorschriften met toepassing van artikel 174, ter kennis de Europese Commissie.Deze lijst wordt ter kennis gebracht:

1° hetzij telkens wanneer een wijziging wordt aangebracht aan de lijst van technische regels die bij toepassing van artikel 17, § 3 van richtlijn 2008/57/EG ter kennis werd gebracht;

2° hetzij bij de aanmelding van de afwijking;

3° hetzij na de publicatie van de betrokken TSI.

§ 3. De veiligheidsinstantie brengt de voorschriften en beperkingen die van strikt plaatselijke aard zijn, niet ter kennis van de Europese Commissie maar vermeldt deze in het in artikel 211 bedoelde infrastructuurregister.

§ 4. De veiligheidsinstantie ziet erop toe dat bindende technische voorschriften worden gepubliceerd en worden

au gestionnaire de l'infrastructure, à toutes les entreprises ferroviaires et à tous les demandeurs d'autorisations de mise en service, dans des termes clairs et intelligibles pour toutes les parties concernées.

Section 3

Procédure d'établissement de la déclaration "CE" de vérification

Sous-section 1re

Déclaration "CE" de vérification

Art. 172

§ 1er. Pour établir la déclaration "CE" de vérification, l'entité adjudicatrice ou le constructeur ou leur mandataire dans l'Union européenne choisit un organisme notifié et l'invite à engager la procédure de vérification "CE" visée à l'annexe 19.

§ 2. La mission de l'organisme notifié chargé de la vérification "CE" d'un sous-système commence au stade du projet et couvre toute la période de construction jusqu'au stade de la réception avant la mise en service du sous-système. Cette tâche couvre également la vérification des interfaces du sous-système en question par rapport au système dans lequel il s'intègre en se fondant sur les informations disponibles dans la STI concernée et dans les registres prévus aux articles 210, § 4, 3°, et 211 du présent Code ferroviaire.

§ 3. L'organisme notifié est responsable de la constitution du dossier technique et de la rédaction du certificat de vérification "CE" devant accompagner la déclaration "CE" de vérification établie par le demandeur.

Ce dossier technique contient tous les documents nécessaires relatifs aux caractéristiques du sous-système ainsi que, le cas échéant, toutes les pièces attestant la conformité des constituants d'interopérabilité.

Il contient aussi tous les éléments relatifs aux conditions et limites d'utilisation, aux consignes de maintenance, de surveillance continue ou périodique, de réglage et d'entretien.

§ 4. Si la STI correspondante le permet, l'organisme notifié peut délivrer des certificats de conformité portant sur certaines parties des sous-systèmes ou sur une série de sous-systèmes.

Sous-section 2

Déclaration "CE "de vérification intermédiaire

Art. 173

Sur la base des confirmations des attestations de contrôle délivrées par l'organisme notifié, l'entité adjudicatrice ou le

meegedeeld aan de infrastructuurbeheerder, aan alle spoorwegondernemingen en aan alle aanvragers van toelatingen tot indienststelling, en dit in een heldere en voor alle betrokkenen begrijpbare taal.

Afdeling 3

Procedure voor de opstelling van de "EG"-keuringsverklaring

Onderafdeling 1

"EG"-keuringsverklaring

Art. 172

§ 1. Voor de opstelling van de "EG"-keuringsverklaring doet de aanbestedende dienst, de constructeur of hun in de Europese Unie gevestigde gemachtigde, een beroep op een aangemelde instantie en laat haar de in bijlage 19 bedoelde "EG"-keuringsprocedure inleiden.

§ 2. De taak van de met de "EG"-keuring van een subsysteem belaste aangemelde instantie begint in het ontwerpstadium en bestrijkt de gehele bouwperiode tot het stadium van de oplevering vóór de indienststelling van het subsysteem. Tot die taak behoort ook de keuring van de interfaces van het betrokken subsysteem met het systeem waarvan het deel uitmaakt, op grond van de informatie in de desbetreffende TSI en in de registers bedoeld in de artikelen 210, § 4, 3°, en 211 van deze Spoorcodex.

§ 3. De aangemelde instantie is verantwoordelijk voor de samenstelling van het technisch dossier en voor het opstellen van het "EG"-keuringscertificaat dat de "EG" — keuringsverklaring, opgemaakt door de aanvrager, moet vergezellen.

Dit technisch dossier moet alle nodige documenten betreffende de kenmerken van het subsysteem bevatten, alsmede in voorkomend geval alle stukken waaruit de conformiteit van de interoperabiliteitsonderdelen blijkt.

Ook moet het alle gegevens inzake de gebruiksvoorwaarden en -beperkingen, alsmede inzake de voorschriften voor instandhouding, permanent of periodiek toezicht, afregeling en onderhoud bevatten.

§ 4. Voor zover toegestaan door de desbetreffende TSI, kan de aangemelde instantie verklaringen van conformiteit afgeven die betrekking hebben op bepaalde onderdelen van de subsystemen of op een serie van subsystemen.

Onderafdeling 2

Tussentijdse "EG"-keuringsverklaring

Art. 173

Op grond van de door de aangemelde instantie afgegeven bevestigingen van tussentijdse controle kunnen de

constructeur, ou leur mandataire dans l'Union européenne peut établir des déclarations "CE" de vérification intermédiaire pour couvrir certains stades de la procédure de vérification ou certaines parties du sous-système selon la procédure prévue à l'annexe 19.

Sous-section 3

Déclaration de vérification aux règles de sécurité

Art. 174

§ 1er. En application de l'article 157 et de l'article 171, l'entité adjudicatrice ou le constructeur ou leur mandataire dans l'Union européenne doit, pour établir la déclaration de vérification aux règles de sécurité, choisir un organisme désigné et l'inviter à engager la procédure de vérification aux règles de sécurité.

La déclaration de vérification est conforme aux critères visés à l'annexe 18, point 2.

§ 2. La mission de l'organisme désigné chargé de la vérification d'un sous-système par rapport aux règles de sécurité commence au stade du projet et couvre toute la période de construction jusqu'au stade de la réception avant la mise en service du sous-système.

Cette tâche couvre également la vérification des interfaces du sous-système en question par rapport au système dans lequel il s'intègre.

§ 3. L'organisme désigné est responsable de la constitution du dossier technique devant accompagner la déclaration de vérification aux règles de sécurité.

Ce dossier technique contient tous les éléments relatifs aux conditions et limites d'utilisation, aux consignes de maintenance, de surveillance continue ou périodique, de réglage et d'entretien.

Sous-section 4

Déclaration de vérification intermédiaire aux règles de sécurité

Art. 175

Des déclarations de vérification intermédiaire aux règles de sécurité peuvent être établies par l'entité adjudicatrice ou le constructeur ou leur mandataire dans l'Union européenne sur la base des attestations de vérification intermédiaire délivrées par l'organisme désigné pour couvrir certains stades de la procédure de vérification aux règles de sécurité.

aanbestedende dienst, de constructeur of hun lasthebber in de Europese Unie, tussentijdse "EG"-keuringsverklaringen opstellen over bepaalde stadia van de keuringsprocedure of bepaalde delen van het subsysteem in overeenstemming met de in bijlage 19 bedoelde procedure.

Onderafdeling 3

Keuringsverklaring voor de veiligheidsvoorschriften

Art. 174

§ 1. Bij toepassing van artikel 157 en artikel 171 kiest de aanbestedende dienst, de constructeur of hun in de Europese Unie gevestigde gemachtigde, voor het opstellen van een keuringsverklaring voor de veiligheidsregels, een aangewezen instantie uit en laat haar de keuringsprocedure voor de veiligheidsvoorschriften uitvoeren.

De keuringsverklaring stemt overeen met de in bijlage 18, punt 2, vermelde criteria.

§ 2. De taak van de aangewezen instantie belast met de keuring van een subsysteem aan de hand van de veiligheidsvoorschriften begint in het ontwerpstadium en bestrijkt de gehele bouwperiode tot het stadium van de oplevering vóór de indienststelling van het subsysteem.

Tot die taak behoort ook de keuring van de interfaces van het betrokken subsysteem ten opzichte van het systeem waarvan het deel uitmaakt.

§ 3. De aangewezen instantie is verantwoordelijk voor de samenstelling van het technisch dossier dat de keuringsverklaring voor de veiligheidsvoorschriften moet vergezellen.

Dit technisch dossier bevat alle nodige elementen inzake de gebruiksvoorwaarden en -beperkingen, de voorschriften voor de instandhouding, permanent of periodiek toezicht, afregeling en onderhoud.

Onderafdeling 4

Tussentijdse keuringsverklaring voor de veiligheidsregels

Art. 175

Tussentijdse keuringsverklaringen voor de veiligheidsvoorschriften kunnen door de aanbestedende dienst, de constructeur of hun lasthebber in de Europese Unie op grond van de door de aangewezen instantie afgegeven tussentijdse keuringsverklaringen, voor bepaalde stadia van de keuringsprocedure voor de veiligheidsvoorschriften worden opgesteld.

Section 4

Restriction à la mise en service d'un sous-système de nature structurelle

Art. 176

Lorsque l'autorité de sécurité constate qu'un sous-système de nature structurelle, muni de la déclaration "CE" de vérification accompagnée du dossier technique, ne satisfait pas entièrement aux dispositions du présent Code ferroviaire et notamment aux exigences essentielles, elle peut demander que des vérifications complémentaires soient réalisées.

L'autorité de sécurité informe immédiatement la Commission européenne des vérifications complémentaires demandées en les motivant et précise si la vérification complémentaire trouve sa cause soit dans le non-respect des exigences essentielles ou d'une STI soit d'une mauvaise application d'une STI, soit d'une insuffisance d'une STI.

Section 5

Mise en service des sous-systèmes

Sous-section 1re

Principes généraux

Art. 177

Le Roi fixe la procédure et les modalités d'introduction de la demande et d'obtention de l'autorisation de mise en service des sous-systèmes visés à cette section.

Sous-section 2

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

Art. 178

§ 1er. 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 décrivant le projet.

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

§ 3. 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.

Afdeling 4

Beperking van de indienststelling van een subsysteem van structurele aard

Art. 176

Indien de veiligheidsinstantie constateert dat een subsysteem van structurele aard dat voorzien is van de "EG"-keuringsverklaring, vergezeld van het technisch dossier, niet geheel aan de bepalingen van deze Spoorcodex en met bepaald aan de essentiële eisen voldoet, kan zij verzoeken dat aanvullende keuringen worden verricht.

De veiligheidsinstantie stelt de Europese Commissie onmiddellijk op de hoogte van de gevraagde aanvullende keuringen, die ze motiveert, en verduidelijkt of de aanvullende keuring haar grondslag vindt, ofwel in het niet voldoen aan de essentiële eisen of aan een TSI, ofwel in een gebrekkige toepassing van een TSI ofwel in de ontoereikendheid van een TSI.

Afdeling 5

Indienstelling van subsystemen

Onderafdeling 1

Algemene principes

Art. 177

De Koning bepaalt de procedure en de nadere regels van indiening van de aanvraag en voor het verkrijgen van de toelating tot indienststelling van de subsystemen, bedoeld in deze afdeling.

Onderafdeling 2

Indienststelling van bestaande subsystemen na een vernieuwing of een verbetering

Art. 178

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

§ 2. Na het dossier te hebben bestudeerd, beslist de veiligheidsinstantie, mede in het licht van de uitvoeringsstrategie 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.

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

Si une nouvelle autorisation est requise, l'autorité de sécurité décide de la mesure dans laquelle les STI doivent être appliquées au projet.

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.

§ 4. L'autorité de sécurité arrête sa décision au plus tard quatre mois après que l'entité adjudicatrice, le constructeur ou leur mandataire dans l'Union européenne ait introduit un dossier complet suivant les modalités arrêtées conformément à l'article 177.

Art. 179

L'autorité de sécurité peut autoriser la mise en service intermédiaire d'un sous-système sur la base des attestations de conformité intermédiaire délivrées par l'organisme notifié ou désigné, et des déclarations de conformité intermédiaires. L'autorité de sécurité délivre l'autorisation de mise en service intermédiaire à l'entité adjudicatrice ou au constructeur, ou à leur mandataire dans l'Union européenne.

La mise en service intermédiaire des sous-systèmes ouvre le droit à l'accomplissement de tous les essais nécessaires à la mise en service des sous-systèmes concernés selon les modalités arrêtées conformément à l'article 177.

CHAPITRE 5

Véhicules

Section 1re

Autorisation de mise en service

Art. 180

Sauf indication contraire dans le présent chapitre, la mise en service d'un véhicule est autorisée par l'autorité de sécurité avant que ce véhicule ne puisse être utilisé sur le réseau.

Toute autorisation de mise en service accordée par un État membre est valide en Belgique sous réserve des articles 193 et 197.

Les autorisations de mise en service délivrées conformément aux dispositions de la présente section sont sans préjudice des autres conditions imposées par le titre 4 du présent Code ferroviaire aux entreprises ferroviaires et au gestionnaire de l'infrastructure pour l'exploitation de tels véhicules sur le réseau.

Als een nieuwe toelating nodig is, beslist de veiligheidsinstantie in welke mate de TSI's op het project moeten worden toegepast.

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 in artikel 174 bedoelde keuringsprocedure.

§ 4. De veiligheidsinstantie neemt een besluit uiterlijk vier maanden na de indiening van het volledige dossier door de aanbestedende dienst, de constructeur of hun lasthebber in de Europese Unie, in overeenstemming met de in artikel 177 vastgestelde nadere regels.

Art. 179

De veiligheidsinstantie kan de tussentijdse indienststelling van subsystemen toestaan op grond van tussentijdse keuringsverklaringen die door de aangemelde of aangewezen instantie werden afgegeven, en van tussentijdse verklaringen van conformiteit. De veiligheidsinstantie geeft de tussentijdse toelating tot indienststelling af aan de aanbestedende dienst, de constructeur of hun lasthebber binnen de Europese Unie.

De tussentijdse indienststelling van subsystemen geeft het recht om alle testen te verrichten die noodzakelijk zijn voor de indienststelling van de betrokken subsystemen, in overeenstemming met de in artikel 177 vastgestelde nadere regels.

HOOFDSTUK 5

Voertuigen

Afdeling 1

Toelating tot indienststelling

Art. 180

Behoudens andersluidende bepalingen in onderhavig hoofdstuk, wordt de indienststelling van een voertuig toegestaan door de veiligheidsinstantie alvorens dat voertuig op het netwerk mag worden gebruikt.

Elke door een lidstaat verleende toelating tot indienststelling is in België geldig, onverminderd het bepaalde in de artikelen 193 en 197.

De toelatingen tot indienststelling die overeenkomstig de bepalingen van deze afdeling worden verleend, doen geen afbreuk aan andere voorwaarden die krachtens titel 4 van deze Spoorcodex moeten worden nageleefd door de spoorwegondernemingen en de spoorweginfrastructuurbeheerder wat de exploitatie van dergelijke voertuigen op het netwerk betreft.

Le Roi fixe les modalités d'introduction de la demande, la procédure et les conditions d'obtention de la mise en service des véhicules.

Art. 181

Un véhicule conforme aux STI est autorisé conformément aux articles 189 à 194.

Un véhicule non conforme aux STI est autorisé conformément aux articles 195 à 198.

Un véhicule conforme à un type autorisé est autorisé conformément à l'article 199.

Art. 182

Toute demande d'autorisation de mise en service d'un véhicule doit être suivie d'une décision de l'autorité de sécurité conformément aux articles 190, 193, 196 et 197.

Art. 183

La décision d'autoriser la mise en service d'un véhicule peut prévoir des conditions d'utilisation et d'autres restrictions.

Art. 184

Dans le mois de la date de la réception de la décision de refuser la mise en service d'un véhicule, le demandeur peut demander à l'autorité de sécurité, en se basant sur des raisons dûment justifiées, de revoir la décision de refuser la mise en service d'un véhicule.

L'autorité de sécurité dispose de deux mois, à compter de la réception de la demande de révision, pour confirmer ou infirmer sa décision.

Art. 185

En l'absence de décision de l'autorité de sécurité dans les délais prescrits par les articles 194 et 198, la mise en service du véhicule est réputée avoir été autorisée au terme d'une période de trois mois commençant à l'issue de ces délais.

Dans ce cas, l'autorisation de mise en service du véhicule n'est valide que sur le réseau belge.

Dans le cas où un véhicule viendrait à bénéficier d'une autorisation tacite dans un autre État membre de l'Union européenne suite à l'application d'une disposition semblable à l'alinéa 1er, ladite autorisation de mise en service ne sera pas valide en Belgique.

De Koning bepaalt de nadere regels voor het indienen van de aanvraag, de procedure en de verwervingsvoorwaarden voor de indienststelling van de voertuigen.

Art. 181

Een TSI-conform voertuig wordt toegelaten overeenkomstig de artikelen 189 en 194.

Een niet-TSI-conform voertuig wordt toegelaten overeenkomstig de artikelen195 en 198.

Een voertuig dat conform is met een toegelaten type wordt toegelaten overeenkomstig artikel199.

Art. 182

De veiligheidsinstantie neemt een beslissing over alle aanvragen om een toelating tot indienststelling van een voertuig, overeenkomstig de artikelen 190, 193, 196 en 197.

Art. 183

De beslissing om de indienststelling van een voertuig toe te laten mag gebruiksvoorwaarden en andere beperkingen bevatten.

Art. 184

De aanvrager kan binnen een termijn van één maand na ontvangst van de beslissing tot weigering van de indienststelling van een voertuig, wegens behoorlijk gerechtvaardigde redenen, de veiligheidsinstantie verzoeken om haar beslissing tot weigering van de indienststelling van een voertuig te herzien.

De veiligheidsinstantie beschikt over een termijn van twee maanden vanaf de ontvangst van het verzoek tot herziening om haar beslissing te bevestigen of ongedaan te maken.

Art. 185

Indien binnen de door de artikelen 194 en 198 voorgeschreven termijn geen beslissing werd genomen door de veiligheidsinstantie, wordt de indienststelling van het voertuig beschouwd als toegelaten na een periode van drie maanden na afloop van deze termijnen.

In dat geval geldt de toelating tot indienststelling van het voertuig alleen voor het Belgische netwerk.

In het geval dat een voertuig stilzwijgend zou zijn toegelaten in een andere lidstaat van de Europese Unie, als gevolg van de toepassing van een bepaling soortgelijk aan de in het eerste lid vervatte bepaling, is dergelijke toelating tot indienststelling niet geldig in België.

Art. 186

La révocation par l'autorité de sécurité de l'autorisation de mise en service qu'elle a elle-même accordée ou d'une autorisation dont bénéficie le demandeur en vertu de l'article 185 se réalise par le biais de la procédure de révision des certificats de sécurité et des agréments de sécurité conformément au chapitre 4 du titre 4 du présent Code ferroviaire.

Art. 187

L'autorité de sécurité peut délivrer des autorisations de mise en service portant sur une série de véhicules. L'autorité de sécurité communique aux demandeurs, par voie de publication sur son site web, les modalités pratiques à suivre.

Art. 188

Par dérogation aux articles 189 à 198, les autorisations de mise en service accordées avant le 19 juillet 2008, y compris les autorisations délivrées conformément à des accords internationaux, en particulier le RIC (*Regolamento Internationale Carrozze*) et le RIV (*Regolamento Internationale Veicoli)* demeurent valables aux conditions auxquelles elles ont été accordées.

Section 2

Mise en service des véhicules conformes aux STI

Sous-section 1re

Première autorisation de mise en service

Art. 189

La présente sous-section s'applique aux véhicules qui sont conformes à toutes les STI pertinentes au moment de leur mise en service pour autant qu'un nombre significatif d'exigences essentielles ait été couvert dans les STI considérées et que la STI pertinente sur le matériel roulant soit entrée en vigueur et soit applicable.

Art. 190

Lorsque tous les sous-systèmes de nature structurelle relatifs au véhicule concerné ont été autorisés conformément aux dispositions du chapitre 4, l'autorité de sécurité accorde la première autorisation de mise en service sans autre vérification.

Art. 191

Lorsque le véhicule concerné est muni de toutes les déclarations "CE" de vérification conformément à l'article 172, le contrôle de l'autorité de sécurité dans le cadre de l'autorisation de mise en service du véhicule se limite à:

Art. 186

De intrekking door de veiligheidsinstantie van de toelating tot indienststelling die zij zelf heeft verleend of van een toelating die de aanvrager werd verleend op grond van artikel 36, geschiedt door middel van de procedure tot herziening van de veiligheidscertificaten en de veiligheidsvergunningen overeenkomstig hoofdstuk 4 van titel 4 van deze Spoorcodex.

Art. 187

De veiligheidsinstantie mag toelatingen voor de indienststelling voor een serie voertuigen verlenen.De veiligheidsinstantie brengt de aanvragers, door middel van een publicatie op haar website, op de hoogte van de te volgen praktische regels.

Art. 188

In afwijking van de artikelen189 tot en met 198, blijven de toelatingen tot indienststelling die zijn afgegeven voor 19 juli 2008, met inbegrip van de toelatingen die in het kader van de internationale overeenkomsten, in het bijzonder de RIC (*Regolamento Internationale Carrozze*) en de RIV (*Regolamento Internazionale Veicoli*), zijn verleend, geldig overeenkomstig de voorwaarden waaronder ze zijn verleend.

Afdeling 2

Indienststelling van voertuigen conform de TSI's

Onderafdeling 1

Eerste toelating tot indienststelling

Art. 189

Deze onderafdeling is van toepassing op voertuigen die voldoen aan alle relevante TSI's die op het ogenblik van indienststelling van kracht zijn, op voorwaarde dat een aanzienlijk aantal van de essentiële eisen voor een groot deel in deze TSI's zijn opgenomen en dat de relevante TSI inzake rollend materieel in werking is getreden en van toepassing is.

Art. 190

Wanneer voor alle subsystemen van structurele aard betreffende het betrokken voertuig een toelating is afgegeven overeenkomstig de bepalingen van hoofdstuk 4, wordt de eerste toelating tot indienststelling door de veiligheidsinstantie afgegeven zonder verdere controles.

Art. 191

Wanneer het betrokken voertuig is voorzien van alle "EG"-keuringsverklaringen overeenkomstig artikel 172, beperkt de controle van de veiligheidsinstantie wat de toelating tot indienststelling van het voertuig betreft, zich tot wat volgt:

1° la compatibilité technique entre les sous-systèmes concernés du véhicule et la sécurité de leur intégration selon la procédure prévue dans les STI structurelles et fonctionnelles concernées;

2° la compatibilité technique entre le véhicule et le réseau concerné;

3° les règles de sécurité applicables aux points ouverts;

4° les règles de sécurité applicables aux cas spécifiques dûment identifiés dans les STI pertinentes.

Sous-section 2

Autorisations supplémentaires pour la mise en service

Art. 192

Les véhicules qui sont en conformité totale avec les STI couvrant tous les aspects des sous-systèmes concernés sans cas spécifiques et points ouverts strictement liés à la compatibilité technique entre véhicule et réseau ne font l'objet d'aucune autorisation supplémentaire pour être mis en service, pour autant qu'ils circulent sur des réseaux conformes aux STI ou aux conditions précisées dans les STI correspondantes.

Art. 193

§ 1er. L'autorité de sécurité décide si des autorisations supplémentaires de mise en service sont nécessaires pour un véhicule muni d'une première autorisation de mise en service, en application de l'article 190 ou conformément aux principes contenus à l'article 22 de la directive 2008/57/CE, pour autant qu'il ne s'agisse pas d'un véhicule visé à l'article 192.

§ 2. Pour satisfaire à la demande d'autorisations supplémentaires, le demandeur soumet à l'autorité de sécurité un dossier concernant le véhicule ou le type de véhicule et l'usage prévu sur le réseau.

§ 3. Le dossier contient les informations suivantes:

1° les documents justificatifs attestant l'autorisation de mise en service dans un autre État membre de l'Union conformément à l'article 22 de la directive 2008/57/CE;

2° un exemplaire du dossier technique visé à l'annexe 19 en ce compris, pour les véhicules équipés d'enregistreurs de données, les informations relatives à la procédure de collecte de données afin de permettre la lecture et l'évaluation de ces données, pour autant que ces informations ne soient pas harmonisées dans les STI correspondantes;

1° de technische verenigbaarheid tussen de betrokken subsystemen van het voertuig en de veilige integratie ervan overeenkomstig de procedure bedoeld in de betrokken structurele en functionele TSI's;

2° de technische verenigbaarheid tussen het voertuig en het betrokken netwerk;

3° de veiligheidsvoorschriften die van toepassing zijn op de openstaande punten;

4° de veiligheidsvoorschriften die van toepassing zijn op de specifieke gevallen die in de relevante TSI's naar behoren zijn omschreven.

Onderafdeling 2

Aanvullende toelatingen voor de indienststelling

Art. 192

Voertuigen die volledig in overeenstemming zijn met TSI's die alle aspecten van de relevante subsystemen zonder specifieke gevallen en openstaande punten die strikt verband houden met de technische verenigbaarheid tussen voertuig en netwerk bestrijken, behoeven geen aanvullende toelating voor indienststelling zolang zij rijden op TSI-conforme netwerken of onder de in de bijbehorende TSI gespecificeerde voorwaarden.

Art. 193

§ 1. De veiligheidsinstantie beslist of aanvullende toelatingen tot indienststelling vereist zijn voor een voertuig dat is voorzien van een eerste toelating tot indienststelling, in toepassing van artikel 190 of overeenkomstig de principes vervat in artikel 22 van richtlijn 2008/57/EG, voor zover het geen voertuig betreft zoals bedoeld in artikel 192.

§ 2. Om te voldoen aan de aanvraag voor aanvullende toelatingen, legt de aanvrager de veiligheidsinstantie een dossier voor betreffende het voertuig of het voertuigtype en het beoogde gebruik ervan op het netwerk.

§ 3. Het dossier bevat de volgende gegevens:

1° de stukken die bewijzen dat in een andere lidstaat van de Unie een toelating tot indienststelling van het voertuig is afgegeven overeenkomstig artikel 22 van richtlijn 2008/57/EG;

2° een exemplaar van het technisch dossier bedoeld in bijlage 19 met inbegrip, wat betreft de voertuigen die zijn uitgerust met gegevensrecorders, van de gegevens betreffende de procedure voor het verzamelen van gegevens opdat deze gegevens zouden kunnen worden gelezen en geëvalueerd, voor zover deze gegevens niet zijn geharmoniseerd door de corresponderende TSI's;

3° les registres faisant apparaître l'historique de l'exploitation du véhicule, de son entretien, et, le cas échéant, les modifications techniques apportées après l'autorisation;

4° les caractéristiques techniques et opérationnelles prouvant que le véhicule est compatible avec l'infrastructure et les installations fixes et les autres contraintes du réseau.

§ 4. La vérification de l'autorité de sécurité dans le cadre de la demande d'autorisation supplémentaire se limite aux critères concernant:

1° la compatibilité technique entre le véhicule et le réseau, y compris les règles de sécurité applicables aux points ouverts nécessaires pour assurer cette compatibilité;

2° les règles de sécurité applicables aux cas spécifiques dûment identifiés dans les STI concernées.

§ 5. Pour vérifier les critères visés au § 4, l'autorité de sécurité peut demander des informations complémentaires, des analyses de risque effectuées en application des articles 89 et 90 du chapitre 3 du titre 4 du présent Code ferroviaire ou des essais à réaliser sur le réseau.

Par dérogation à l'alinéa 1er et après l'adoption du document de référence visé à l'article 200, cette vérification ne peut être effectuée que par rapport aux règles nationales appartenant au groupe B ou C figurant dans ce document.

§ 6. L'autorité de sécurité définit, après consultation du demandeur, la portée et le contenu des informations complémentaires, des analyses de risque et des essais demandés.

Afin de réaliser les essais complémentaires demandés visés à l'alinéa 1er, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, en concertation avec le demandeur, met tout en œuvre pour assurer que ces essais puissent avoir lieu dans les trois mois de la demande de celui-ci.

Le cas échéant, l'autorité de sécurité prend des mesures pour que ces essais aient lieu.

Art. 194

L'autorité de sécurité rend la décision d'autorisation supplémentaire de mise en service au plus tard:

1° deux mois après l'introduction du dossier visé à l'article 193, § 2;

2° le cas échéant, un mois après la fourniture de toute information complémentaire visée à l'article 193, § 5;

3° le cas échéant, un mois après la fourniture des résultats des essais demandés par l'autorité de sécurité conformément à l'article 193, § 6.

3° de registers betreffende de voorgeschiedenis van de staat van dienst van het voertuig, van zijn onderhoud, en, desgevallend, de na de afgifte van de toelating aangebrachte technische aanpassingen;

4° de technische en operationele kenmerken waaruit blijkt dat het voertuig verenigbaar is met de infrastructuur en de vaste installaties en met de andere netwerkvereisten.

§ 4. De controle die de veiligheidsinstantie in het kader van de aanvraag voor een aanvullende toelating verricht, is beperkt tot de volgende criteria:

1° de technische verenigbaarheid tussen het voertuig en het netwerk, met inbegrip van de veiligheidsvoorschriften die van toepassing zijn op openstaande punten en die nodig zijn om deze verenigbaarheid te waarborgen;

2° de veiligheidsvoorschriften die van toepassing zijn op de specifieke gevallen die in de betrokken TSI's zijn omschreven.

§ 5. Teneinde de in § 4 bedoelde criteria na te gaan, kan de veiligheidsinstantie verzoeken dat aanvullende informatie wordt verstrekt, dat risicoanalyses worden uitgevoerd overeenkomstig artikelen 89 en 90 van hoofdstuk 3 van titel 4 van deze Spoorcodex of dat testen op het netwerk wordt verricht.

In afwijking van het eerste lid en na goedkeuring van het in artikel 200 bedoelde referentiedocument, kan deze controle alleen worden verricht op basis van de in categorieën B of C van dit document opgenomen nationale voorschriften.

§ 6. De veiligheidsinstantie bepaalt, na raadpleging van de aanvrager, de draagwijdte en de inhoud van de gevraagde aanvullende informatie, risicoanalyses en testen.

Teneinde de gevraagde aanvullende testen te laten plaatsvinden, zoals bedoeld in het eerste lid, doet de spoorweginfrastructuurbeheerder, in overleg met de aanvrager, al het mogelijke om ervoor te zorgen dat deze testen plaatsvinden binnen de drie maanden na zijn verzoek.

Desgevallend treft de veiligheidsinstantie maatregelen om te waarborgen dat de testen plaatsvinden.

Art. 194

De veiligheidsinstantie neemt de beslissing betreffende de aanvullende toelating tot indienststelling ten laatste:

1° twee maanden na de indiening van het in artikel 193, § 2 bedoelde dossier;

2° desgevallend, één maand na het verstrekken van aanvullende informatie zoals bedoeld in artikel 193, § 5;

3° desgevallend, één maand na het verstrekken van de resultaten van de testen die op verzoek van de veiligheidsinstantie werden uitgevoerd overeenkomstig artikel 193, § 6.

Section 3

Mise en service de véhicules non conformes aux STI

Sous-section 1re

Première autorisation de mise en service

Art. 195

La présente sous-section s'applique aux véhicules qui ne sont pas en conformité avec toutes les STI pertinentes en vigueur au moment de leur mise en service, y compris les véhicules bénéficiant de dérogations, ou lorsqu'un nombre significatif d'exigences essentielles n'est pas couvert par une ou plusieurs STI.

Art. 196

L'autorité de sécurité accorde la première autorisation de mise en service selon les modalités suivantes:

1° le cas échéant après accomplissement de la procédure de vérification "CE" pour les aspects techniques couverts par la STI;

2° après accomplissement de la procédure de vérification par rapport aux règles de sécurité pour les autres aspects techniques.

La première autorisation de mise en service n'est valable que sur le réseau ferroviaire belge.

Sous-section 2

Autorisations supplémentaires pour la mise en service

Art. 197

§ 1er. L'autorité de sécurité décide si des autorisations supplémentaires de mise en service sont nécessaires pour un véhicule autorisé à la mise en service dans un autre État membre de l'Union conformément à l'article 21, § 12 de la directive 2008/57/CE ou à l'article 24 de la directive 2008/57/CE.

§ 2. Pour satisfaire à la demande d'autorisations supplémentaires visée au présent article, le demandeur soumet à l'autorité de sécurité un dossier technique concernant le véhicule ou le type de véhicule en indiquant les informations relatives à l'utilisation prévue sur le réseau.

§ 3. Le dossier contient les informations suivantes:

1° les documents justificatifs attestant l'autorisation de mise en service dans un autre État membre et la documentation relative à la procédure suivie pour démontrer que le véhicule respecte les exigences en vigueur en matière de sécurité, y compris, le cas échéant, des informations sur les dérogations dont il a bénéficiées ou qui ont été accordées conformément

Afdeling 3

Indienststelling van niet-TSI-conforme voertuigen

Onderafdeling 1

Eerste toelating tot indienststelling

Art. 195

Deze onderafdeling is van toepassing op voertuigen die niet voldoen aan alle relevante TSI's die op het ogenblik van hun indienststelling van kracht zijn, met inbegrip van voertuigen waarvoor afwijkingen gelden, of wanneer een belangrijk gedeelte van de essentiële eisen niet is opgenomen in één of meer TSI's.

Art. 196

De veiligheidsinstantie verleent de eerste toelating tot indienststelling als volgt:

1° desgevallend na het vervullen van de "EG"-keuringsprocedure wat de technische aspecten die onder de TSI vallen, betreft;

2° na het vervullen van de keuringsprocedure voor de veiligheidsvoorschriften wat de andere technische aspecten betreft.

De eerste toelating tot indienststelling is alleen geldig op het Belgische spoorwegnetwerk.

Onderafdeling 2

Aanvullende toelatingen tot indienststelling

Art. 197

§ 1. De veiligheidsinstantie beslist of aanvullende toelatingen tot indienststelling zijn vereist voor een voertuig waarvoor in een andere lidstaat van de Unie overeenkomstig artikel 21, § 12 van richtlijn 2008/57/EG of overeenkomstig artikel 24 van richtlijn 2008/57/EG, een toelating werd verleend.

§ 2. Teneinde te voldoen aan de in dit artikel bedoelde aanvraag voor aanvullende toelatingen, legt de aanvrager de veiligheidsinstantie een technisch dossier voor betreffende het voertuig of het voertuigtype met vermelding van het beoogde gebruik ervan op het netwerk.

§ 3. Het dossier bevat de volgende gegevens:

1° de bewijsstukken dat in een andere lidstaat een toelating tot indienststelling is afgegeven en documenten betreffende de gevolgde procedure om aan te tonen dat het voertuig voldoet aan de geldende veiligheidseisen, met inbegrip van, desgevallend, informatie over de afwijkingen waarvan het heeft genoten of die conform artikel 159 werden verleend, of

à l'article 159 ou conformément aux principes contenus à l'article 9 de la directive 2008/57/CE;

2° les données techniques, le programme d'entretien et les caractéristiques opérationnelles en ce compris, pour les véhicules équipés d'enregistreurs de données, les informations relatives à la procédure de collecte de données afin de permettre la lecture et l'évaluation de ces données telles que prévues à l'article 113, point c.

3° les registres faisant apparaître l'historique de l'exploitation du véhicule, de son entretien, et, le cas échéant, les modifications techniques apportées après l'autorisation;

4° les caractéristiques techniques et opérationnelles prouvant que le véhicule est compatible avec l'infrastructure, les installations fixes et les autres contraintes du réseau.

§ 4. L'autorité de sécurité ne peut remettre en question les données visées au § 3, 1° et 2°, sauf à démontrer l'existence d'un risque significatif sur le plan de la sécurité et sous réserve de l'article 169.

En particulier, après l'adoption du document de référence visé à l'article 200, l'autorité de sécurité ne peut plus invoquer une règle nationale appartenant au groupe A figurant dans ce document.

§ 5. Pour vérifier la conformité des éléments visés au § 3, 3° et 4° par rapport aux règles de sécurité, l'autorité de sécurité peut demander que des informations complémentaires soient fournies, que des analyses de risque soient effectuées et que des essais soient réalisés sur le réseau.

Par dérogation à l'alinéa 1er, cette vérification ne peut être effectuée que par rapport aux règles nationales appartenant au groupe B ou C figurant dans ce document et cela après l'adoption du document de référence visé à l'article 200.

§ 6. L'autorité de sécurité définit, en concertation avec le demandeur, la portée et le contenu des informations complémentaires, des analyses de risque et des essais demandés.

Sur demande de l'autorité de sécurité et afin de réaliser les essais complémentaires demandés, le gestionnaire d'infrastructure, en accord avec le demandeur, met tout en oeuvre pour assurer que ces essais puissent avoir lieu dans les trois mois de la demande de ce dernier.

Le cas échéant, l'autorité de sécurité prend des mesures pour que ces essais aient lieu.

Art. 198

L'autorité de sécurité rend sa décision d'autorisation supplémentaire de mise en service au plus tard:

overeenkomstig de principes vervat in artikel 9 van richtlijn 2008/57/EG;

2° de technische gegevens, het onderhoudsprogramma en de operationele kenmerken, met inbegrip van, wat de voertuigen die zijn uitgerust met gegevensrecorders betreft, informatie over de procedure voor het verzamelen van gegevens opdat deze gegevens zouden kunnen worden gelezen en geëvalueerd zoals bedoeld in artikel 113 punt c.

3° de registers betreffende de voorgeschiedenis van de dienst van het voertuig, van zijn onderhoud, en, desgevallend, de na de afgifte van de toelating aangebrachte technische aanpassingen;

4° de technische en operationele kenmerken waaruit blijkt dat het voertuig verenigbaar is met de infrastructuur,de vaste installaties en de andere netwerkvereisten.

§ 4. De veiligheidsinstantie mag de in § 3, 1° en 2° bedoelde gegevens niet in twijfel trekken, behalve wanneer zij het bestaan van een belangrijk veiligheidsrisico kan aantonen, onverminderd artikel 169.

Met name kan de veiligheidsinstantie zich na de goedkeuring van het in artikel 200 bedoelde referentiedocument niet meer beroepen op een in dat document opgenomen nationale regel van categorie A.

§ 5. Teneinde de conformiteit van de in § 3, 3° en 4° bedoelde elementen te controleren aan de hand van de veiligheidsvoorschriften, kan de veiligheidsinstantie verzoeken dat aanvullende informatie wordt verstrekt, risicoanalyses worden verricht en testen op het netwerk worden uitgevoerd.

In afwijking van het bepaalde in het eerste lid kan deze controle alleen worden verricht op basis van de in de categorieën B of C van dit document opgenomen nationale voorschriften, en dit na goedkeuring van het in artikel 200 bedoelde referentiedocument.

§ 6. De veiligheidsinstantie legt, in overleg met de aanvrager, de reikwijdte en de inhoud van de gevraagde aanvullende informatie, risicoanalyses en testen vast.

Op verzoek van de veiligheidsinstantie en teneinde de gevraagde aanvullende testen te laten plaatsvinden, doet de infrastructuurbeheerder, in overeenstemming met de aanvrager, al het mogelijke om ervoor te zorgen dat deze testen plaatsvinden binnen de drie maanden na het verzoek van laatstgenoemde.

Indien nodig treft de veiligheidsinstantie maatregelen om te waarborgen dat de tests plaatsvinden.

Art. 198

De veiligheidsinstantie neemt de beslissing betreffende de aanvullende toelating tot indienststelling ten laatste:

1° quatre mois après l'introduction du dossier visé à l'article 197, § 2;

2° le cas échéant, deux mois après la fourniture des informations complémentaires ou des analyses de risque visées à l'article 197, § 5;

3° le cas échéant, deux mois après la fourniture des résultats des essais qui ont été réalisés à la demande de l'autorité de sécurité conformément à l'article 197, § 6.

Section 4

Autorisation par type de véhicule

Art. 199

§ 1er. L'autorité de sécurité peut délivrer des autorisations par type de véhicule.

§ 2. L'autorisation pour un véhicule porte également sur le type de véhicule correspondant.

§ 3. Le véhicule conforme à un type de véhicule qui a déjà été autorisé sur le réseau belge est autorisé sur ce réseau sur la base d'une déclaration de conformité avec le type de véhicule fournie par le demandeur, sans autre vérification.

§ 4. Par dérogation au § 3, en cas de modification des dispositions pertinentes des STI et des règles nationales sur la base desquelles un type de véhicule a été autorisé, l'autorité de sécurité décide si les autorisations par type de véhicule délivrées restent valables ou si elles doivent être renouvelées.

En cas de renouvellement d'une autorisation par type de véhicule, le contrôle de l'autorité de sécurité se limite aux règles modifiées.

Le renouvellement d'une autorisation par type de véhicule n'affecte pas les autorisations des véhicules délivrées sur la base d'un type autorisé précédemment.

§ 5. La déclaration de conformité avec le type est établie en conformité avec:

1° les procédures de vérification des STI pertinentes pour les véhicules conformes aux STI;

2° pour les véhicules non-conformes aux STI, les procédures de vérification définies au module D ou au module E de la décision n° 768/2008/CE du Parlement européen et du Conseil du 9 juillet 2008 relative à un cadre commun pour la commercialisation des produits et abrogeant la décision 93/465/CEE du Conseil.

§ 6. Le demandeur peut solliciter une autorisation par type en même temps dans d'autres États membres de l'Union européenne.

1° vier maanden na de indiening van het in artikel 197, § 2 bedoelde dossier;

2° desgevallend, twee maanden na het verstrekken van aanvullende informatie of de risicoanalyses bedoeld in artikel 197, § 5;

3° desgevallend, twee maanden na het verstrekken van de resultaten van de testen die op verzoek van de veiligheidsinstantie werden uitgevoerd overeenkomstig artikel 197, § 6.

Afdeling 4

Toelatingen per voertuigtype

Art. 199

§ 1. De veiligheidsinstantie kan toelatingen per voertuigtype verlenen.

§ 2. Een toelating voor een voertuig heeft ook betrekking op het corresponderende voertuigtype.

§ 3. Het voertuig dat overeenstemt met een voertuigtype waarvoor reeds een toelating voor het Belgische netwerk werd afgegeven, wordt op dat netwerk toegelaten op basis van een door de aanvrager voorgelegde verklaring van conformiteit met dit voertuigtype, zonder verdere controles.

§ 4. In afwijking van § 3, beslist de veiligheidsinstantie of de afgegeven toelatingen per voertuigtype geldig blijven of moeten worden vernieuwd, indien de relevante bepalingen van de TSI's en nationale voorschriften op grond waarvan voor een voertuigtype een toelating is afgegeven, zijn gewijzigd.

In geval van vernieuwing van een toelating per voertuigtype, beperkt de controle door de veiligheidsinstantie zich tot de gewijzigde regels.

De vernieuwing van een toelating per voertuigtype heeft geen invloed op de toelatingen van voertuigen die op grond van een eerder toegelaten type werden afgegeven.

§ 5. De verklaring van conformiteit met het type wordt opgesteld in overeenstemming met:

1° voor TSI-conforme voertuigen, de keuringsprocedures van de relevante TSI's;

2° voor niet TSI-conforme voertuigen, de keuringsprocedures zoals omschreven in module D of in module E van besluit nr. 768/2008/EG van het Europees Parlement en de Raad van 9 juli 2008 betreffende een gemeenschappelijk kader voor het verhandelen van producten en tot intrekking van besluit 93/465/EEG van de Raad.

§ 6. De aanvrager kan tegelijkertijd een typetoelating in andere lidstaten van de Europese Unie aanvragen.

Le cas échéant, l'autorité de sécurité coopère avec les autorités de sécurité des autres États membres de l'Union européenne en vue de simplifier la procédure et de réduire autant que possible les tâches administratives.

§ 7. Conformément à l'article 26, § 7, de la directive 2008/57/CE, les autorisations par type sont enregistrées dans le registre européen des véhicules autorisés visé à l'article 34 de la directive 2008/57/CE.

Ce registre précise les États membres de l'Union européenne dans lesquels un type de véhicule est autorisé.

Section 5

Classification des règles nationales

Art. 200

En vue de faciliter la procédure d'autorisation de mise en service des véhicules visée aux articles 193 et 197, l'autorité de sécurité classe les règles nationales relatives aux paramètres identifiés à l'annexe 20, point 1, conformément à l'annexe 20, point 2.

Le document de référence visé à l'article 27 de la directive 2008/57/CE reprend l'ensemble des règles nationales appliquées par chaque État membre pour la mise en service des véhicules.

L'autorité de sécurité contribue à la rédaction du document de référence qui est mentionné à l' alinéa 2 du présent article.

CHAPITRE 6

Organismes notifiés et désignés

Section 1re

Organisme notifié

Art. 201

Le Roi agrée, en vue de leur notification, les organismes qui répondent aux critères de l'annexe 21 et qui sont 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, en indiquant leurs domaines de compétence respectifs.

Art. 202

Pour pouvoir être agréés en vue de leur notification par le Roi, les organismes intéressés doivent faire la preuve qu'ils sont accrédités conformément aux dispositions d'exécution de la loi du 20 juillet 1990 concernant l'accréditation des organismes d'évaluation de la conformité.

In voorkomend geval kan de veiligheidsinstantie samenwerken met de veiligheidsinstanties van de andere lidstaten van de Europese Unie teneinde de procedure te vereenvoudigen en de administratieve inspanningen tot een minimum te beperken.

§ 7. Overeenkomstig artikel 26, § 7 van richtlijn 2008/57/EG, worden toelatingen per type geregistreerd in het in artikel 34 van richtlijn 2008/57/EG bedoelde Europese register van toegelaten voertuigtypes.

In dit register worden de lidstaten van de Europese Unie vermeld waar een voertuigtype is toegelaten.

Afdeling 5

Classificatie van de nationale regels

Art. 200

Met het oog op een vlotter verloop van de toelatingsprocedure voor de indienststelling van voertuigen zoals bedoeld in de artikelen 193 en 197, classificeert de veiligheidsinstantie de nationale regels betreffende de in bijlage 20, punt 1 bedoelde parameters, overeenkomstig bijlage 20, punt 2.

Het referentiedocument bedoeld in artikel 27 van richtlijn 2008/57/EG, bevat alle door de lidstaten toegepaste nationale regels voor de indienststelling van voertuigen.

De veiligheidsinstantie draagt bij tot het opstellen van het referentiedocument waarvan sprake in het tweede lid van dit artikel.

HOOFDSTUK 6

Aangemelde en aangewezen instanties

Afdeling 1

Aangemelde instanties

Art. 201

De Koning erkent met het oog op hun aanmelding de instanties die voldoen aan de criteria van bijlage 21 en die belast worden met de uitvoering van de procedure voor de beoordeling van de conformiteit of de geschiktheid voor gebruik bedoeld in artikelen 162 tot 165 alsook van de keuringsprocedure bedoeld in artikel 172 onder vermelding van hun respectievelijke bevoegdheidsgebieden.

Art. 202

Om door de Koning te kunnen worden erkend met het oog op hun aanmelding, moeten de betrokken instanties bewijzen dat zij geaccrediteerd zijn overeenkomstig de uitvoeringsbepalingen van de wet van 20 juli 1990 betreffende de accreditatie van instellingen voor de overeenstemmingsbeoordeling.

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

Art. 203

Le Roi détermine l'entité chargée de notifier à la Commission européenne et aux autres États membres de l'Union européenne les organismes qu'il a agréés en indiquant pour chacun d'eux leur domaine de compétence et leur numéro d'identification obtenu au préalable auprès de la Commission.

L'entité visée à l'alinéa 1 informe également immédiatement la Commission européenne et les États membres de l'Union européenne du retrait de l'agrément à un organisme qui ne satisfait plus aux critères de l'annexe 21.

Art. 204

S'il apparaît qu'un organisme notifié par un autre État membre de l'Union européenne ne satisfait plus aux critères de notification, le Ministre en informe la Commission européenne.

Section 2

Organisme désigné

Art. 205

Le Roi désigne, en indiquant leur domaine de compétence, 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.

Art. 206

Le Roi fixe les critères de désignation, les modalités d'introduction de la demande de désignation des organismes visés à l'article 205, la procédure d'octroi et les modalités de contrôle, suspension et révocation de la désignation.

Art. 207

Pour pouvoir être désignés, les organismes intéressés doivent faire la preuve qu'ils satisfont aux critères fixés par le Roi.

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

Art. 203

De Koning bepaalt welke entiteit de Europese Commissie en de andere lidstaten van de Europese Unie in kennis stelt van de instanties die door hem werden erkend, onder vermelding van hun bevoegdheidsgebieden en hun voorafgaandelijk bij de Commissie bekomen identificatienummer.

De entiteit bedoeld in het eerste lid, brengt tevens de Europese Commissie en de andere lidstaten van de Europese Unie onverwijld op de hoogte van de intrekking van de vergunning toegekend aan een instantie die niet langer voldoet aan de in bijlage 21 bedoelde criteria.

Art. 204

Als blijkt dat een aangemelde instantie die door een andere lidstaat van de Europese Unie werd aangemeld, niet langer voldoet aan de aanmeldingscriteria, stelt de Minister de Europese Commissie daarvan op de hoogte.

Afdeling 2

Aangewezen instanties

Art. 205

De Koning wijst de instanties aan, onder vermelding van hun bevoegdheidsgebieden, die met de uitvoering van de keuringsprocedure van conformiteit met de veiligheidsvoorschriften zijn belast, 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 regels overeenkomstig artikel 174 noodzakelijk is.

Art. 206

De Koning bepaalt de criteria voor de aanwijzing, de nadere regels voor het indienen van de aanwijzingsaanvraag van de in artikel 205 bedoelde instanties, de procedure voor de toekenning ervan en de regels inzake controle, schorsing en intrekking van de aanwijzing.

Art. 207

Om te kunnen worden aangewezen moeten de betrokken instanties bewijzen dat zij voldoen aan de door de Koning vastgestelde criteria.

Art. 208

L'autorité de sécurité communique, par voie de publication sur son site web, la liste des organismes désignés.

CHAPITRE 7

Registres des véhicules et de l'infrastructure

Section 1re

Système d'immatriculation des véhicules

Art. 209

Un numéro européen de véhicule (NEV) est attribué à tout véhicule mis en service sur le système ferroviaire européen lors de la délivrance de la première autorisation de mise en service.

Le demandeur de la première autorisation de mise en service a la responsabilité d'apposer sur le véhicule le NEV qui lui est attribué par l'autorité de sécurité conformément aux dispositions de l'annexe P de la STI relative à l'exploitation et à la gestion du trafic.

Un NEV unique est attribué à chaque véhicule sauf disposition contraire dans la STI relative à l'exploitation et à la gestion du trafic.

Par dérogation à l'alinéa 1er, pour des véhicules clairement identifiés, un système de codification différent est autorisé en cas de véhicules exploités ou destinés à être exploités en provenance ou à destination de pays tiers dont l'écartement des voies est différent de celui du principal réseau ferroviaire de l'Union européenne.

Section 2

Registre national des véhicules

Art. 210

§ 1er. Un registre national des véhicules autorisés en Belgique est établi.

§ 2. Le registre est tenu à jour par l'autorité de sécurité. Elle intègre dans le registre les modifications apportées par un autre État membre de l'Union européenne pour les données qui concernent le réseau belge.

Tant que les registres nationaux de véhicules des États membres ne sont pas reliés, l'autorité de sécurité met à jour le registre en y intégrant les modifications apportées par un autre État membre dans son propre registre, pour les données qui le concernent.

Art. 208

De veiligheidsinstantie maakt een lijst met de aangewezen instanties bekend door middel van een publicatie op haar website.

HOOFDSTUK 7

Voertuigen- en infrastructuurregister

Afdeling 1

Nummeringssysteem voor voertuigen

Art. 209

Een Europees voertuignummer (EVN) wordt toegekend aan elk voertuig dat in het Europees spoorwegsysteem wordt in dienst gesteld, op het ogenblik van de eerste toelating tot indienststelling.

De aanvrager van de eerste toelating tot indienststelling is verantwoordelijk voor het aanbrengen op het voertuig van het door de veiligheidsinstantie daaraan toegekende EVN, overeenkomstig de bepalingen van bijlage P van de TSI betreffende exploitatie en verkeersleiding.

Een voertuig krijgt slechts een EVN toegekend, tenzij de TSI betreffende exploitatie en verkeersleiding een andersluidende bepaling bevat.

In afwijking van het eerste lid, is het toegestaan een ander codificatiesysteem te gebruiken voor voertuigen die duidelijk geïdentificeerd zijn, indien deze voertuigen worden geëxploiteerd of bestemd zijn om te worden geëxploiteerd vanuit of naar derde landen waar de spoorbreedte verschilt van die van het hoofdspoorwegnetwerk binnen de Europese Unie.

Afdeling 2

Nationaal voertuigenregister

Art. 210

§ 1. Er wordt een nationaal voertuigenregister van in België toegelaten voertuigen opgesteld.

§ 2. Het register wordt bijgewerkt door de veiligheidsinstantie. Ze neemt in het register, met betrekking tot de gegevens die het Belgische netwerk betreffen, de aanpassingen over die door een andere lidstaat van de Europese Unie werden aangebracht.

Zolang de nationale voertuigenregisters van de lidstaten niet met elkaar zijn verbonden, werkt de veiligheidsinstantie het register bij door met betrekking tot de hem betreffende gegevens de aanpassingen over te nemen die een andere lidstaat in zijn eigen register heeft aangebracht.

§ 3. Le registre est accessible aux autorités de sécurité des autres États membres de l'Union européenne, à l'organisme d'enquête, à l'organe de contrôle, à l'Agence, aux entreprises ferroviaires, au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ainsi qu'aux personnes ou organismes chargés de l'immatriculation des véhicules ou identifiés dans le registre.

Lorsque l'autorité de sécurité agit en vertu des dispositions du présent article, elle se conforme aux dispositions de la loi du 8 décembre 1992 relative à la protection de la vie privée à l'égard des traitements de données à caractère personnel.

§ 4. Le registre respecte les spécifications communes élaborées par l'Agence et contient au moins les informations suivantes:

1° le NEV;

2° les références de la déclaration "CE" de vérification et de l'entité l'ayant délivrée;

3° les références du registre européen des types de véhicules autorisés visé à l'article 34 de la directive 2008/57/CE;

4° l'identification du propriétaire du véhicule et de son détenteur;

5° les restrictions éventuelles concernant l'utilisation du véhicule;

6° l'entité chargée de l'entretien.

§ 5. Le titulaire de l'immatriculation notifie immédiatement toute modification éventuelle en rapport avec les données introduites dans le registre national des véhicules, la destruction d'un véhicule ou sa décision de ne plus immatriculer un véhicule à l'autorité de sécurité de l'État membre dans lequel le véhicule à été autorisé en premier lieu.

§ 6. En cas de véhicules mis en service pour la première fois dans un pays tiers et dont la mise en service a été autorisée par un État membre sur son territoire, cet État membre veille à ce que les données visées au § 4, 4° à 6° puissent être retrouvées via le registre national de véhicule. Les données visées au § 4, 6° peuvent être remplacées par les données pertinentes en matière de sécurité applicables au programme d'entretien.

Section 3

Registre de l'infrastructure

Art. 211

L'autorité de sécurité veille à ce que le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire publie un registre de l'infrastructure et le met à jour dans le respect des spécifications communes visées à l'article 212.

§ 3. Het register is toegankelijk voor de veiligheidsinstanties van de andere lidstaten van de Europese Unie, het onderzoeksorgaan, het toezichthoudende orgaan, het Bureau, de spoorwegondernemingen, de spoorweginfrastructuurbeheerder, alsook voor de personen en instanties die belast zijn met het registreren van voertuigen of die in het register zijn opgenomen.

Wanneer de veiligheidsinstantie optreedt krachtens de bepalingen van dit artikel, dan leeft zij de bepalingen van de wet van 8 december 1992 tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer ten opzichte van de verwerking van persoonsgegevens na.

§ 4. Het register is in overeenstemming met de door het Bureau opgestelde gemeenschappelijke specificaties en bevat ten minste de volgende gegevens:

1° het EVN;

2° de referenties van de "EG"-keuringsverklaring en van de entiteit die deze verklaring heeft afgegeven;

3° de referenties van het Europees register van toegelaten voertuigtypes zoals bedoeld in artikel 34 van richtlijn 2008/57/EG;

4° de gegevens van de eigenaar en de houder van het voertuig;

5° de eventuele beperkingen betreffende het gebruik van het voertuig;

6° de met het onderhoud belaste entiteit.

§ 5. De registratiehouder brengt elke eventuele wijziging met betrekking tot de gegevens die in het nationaal voertuigenregister zijn ingevoerd, de vernietiging van een voertuig of zijn beslissing een voertuig niet langer te registreren, onmiddellijk ter kennis van de veiligheidsinstantie van de lidstaat waar het voertuig voor het eerst een toelating heeft gekregen.

§ 6. In het geval van voertuigen die voor het eerst in een derde land in dienst zijn gesteld en waarvoor een lidstaat een toelating voor indienststelling op zijn grondgebied heeft afgegeven, zorgt die lidstaat ervoor dat de in § 4, 4° tot 6°, bedoelde gegevens via het nationaal voertuigenregister kunnen worden opgevraagd. De in § 4, 6° bedoelde gegevens kunnen worden vervangen door relevante veiligheidsgegevens met betrekking tot het onderhoudsschema.

Afdeling 3

Infrastructuurregister

Art. 211

De veiligheidsinstantie ziet erop toe dat de spoorweginfrastructuurbeheerder een infrastructuurregister publiceert en bijwerkt met inachtneming van de in artikel 212 bedoelde gemeenschappelijke specificaties.

Art. 212

Ce registre présente pour chaque sous-système ou partie de sous-système concerné les caractéristiques principales telles que les paramètres fondamentaux et leur concordance par rapport aux caractéristiques prescrites en vertu des STI applicables. À cette fin, le gestionnaire d'infrastructure se conforme à chaque STI qui indique avec précision quelles informations doivent figurer au registre de l'infrastructure.

Il respecte les spécifications communes élaborées par l'Agence quant à sa présentation, son format, son cycle de mise à jour et son mode d'utilisation en tenant compte d'une période de transition appropriée pour l'infrastructure mise en service avant le 19 juillet 2008.

TITRE 7

Contrôle et inspection ferroviaires

CHAPITRE 1ER

Contrôle et inspection ferroviaire

Art. 213

§ 1er. Le Roi désigne les membres du personnel de l'Administration et de l'autorité de sécurité chargés du contrôle du respect du présent Code ferroviaire et de ses arrêtés d'exécution.

Ils peuvent:

1° pénétrer librement, à tout moment et sans avertissement préalable, dans tout le matériel roulant ou tout matériel destiné à circuler sur l'infrastructure;

2° procéder à toutes les constatations, rassembler des informations, prendre des déclarations, se faire présenter des documents, pièces, livres et objets et saisir ceux qui sont nécessaires au contrôle ou nécessaires pour pouvoir mettre fin à l'infraction. Ils ne font valoir leurs droits de contrôle que pour autant que cela soit jugé raisonnablement utile pour l'exécution de leurs missions de contrôle. Pour les besoins de l'accomplissement de leurs missions, ils peuvent requérir la force publique.

§ 2. Ils ont le droit d'accéder:

1° au domicile des chefs d'entreprise, administrateurs, gérants, directeurs et autres membres du personnel de l'entreprise concernée ainsi qu'à l'habitation et aux locaux utilisés à des fins professionnelles de personnes physiques et morales, internes ou externes, chargées de la gestion commerciale, comptable, administrative, fiscale et financière de cette entreprise;

2° au siège social ou d'exploitation de l'entreprise concernée.

Art. 212

In dit register worden voor elk betrokken subsysteem of deel daarvan de belangrijkste kenmerken aangegeven, zoals de fundamentele parameters, en in hoeverre deze overeenstemmen met de kenmerken die voorgeschreven zijn in de desbetreffende TSI's. Te dien einde schikt de spoorweginfrastructuurbeheerder zich naar elke TSI die nauwkeurig vermeldt welke informatie het infrastructuurregister moet bevatten.

Hij leeft de door het Bureau opgestelde gemeenschappelijke specificaties na, wat de presentatie, het formaat, de bijwerkingscyclus en de gebruikswijze van het register betreft, waarbij rekening wordt gehouden met een passende overgangsperiode voor de infrastructuur die vóór 19 juli 2008 in dienst werd gesteld.

TITEL 7

Controle en inspectie van de spoorwegen

HOOFDSTUK 1

Controle en inspectie van de spoorwegen

Art. 213

§ 1. De Koning wijst de personeelsleden van het Bestuur en de veiligheidsinstantie aan die belast zijn met het toezicht op de naleving van deze Spoorcodex en zijn uitvoeringsbesluiten.

Zij kunnen:

1° zich op elk moment, en zonder voorafgaande verwittiging, vrije toegang verschaffen tot al het rollend materieel of materieel bestemd om te rijden op de infrastructuur;

2° alle vaststellingen doen, informatie inzamelen, verklaringen opnemen, zich documenten, stukken, boeken en voorwerpen doen vertonen en deze in beslag nemen welke nodig zijn bij het toezicht of nodig zijn om aan de inbreuk een einde te maken.Zij maken van hun toezichtrechten alleen gebruik voor zover dat redelijkerwijs nuttig wordt geacht voor de vervulling van hun toezichtopdrachten. Zij kunnen voor de uitvoering van hun opdrachten een beroep doen op de openbare macht.

§ 2. Ze hebben het recht op toegang:

1° in de woning van de ondernemingsleiders, bestuurders, zaakvoerders, directeurs en andere personeelsleden van de betrokken onderneming alsook in de woning en de lokalen die gebruikt worden voor professionele doeleinden van natuurlijke en rechtspersonen, intern of extern, belast met het commercieel, boekhoudkundig, administratief, fiscaal en financieel beheer van die onderneming;

2° in de hoofd- of de exploitatiezetel van de betrokken onderneming.

Toutefois, ils n'ont accès aux locaux visés à l'alinéa 1er qu'aux conditions suivantes:

1° avoir reçu l'autorisation préalable et écrite de l'occupant;

2° avoir reçu l'habilitation préalable et écrite du juge d'instruction. Dans ce cas, ils ne peuvent accéder à l'habitation et aux locaux habités qu'entre 8 et 18 heures.

§ 3. Les membres du personnel visés au § 1er sont tenus au secret professionnel quant aux informations obtenues dans l'exercice de leurs missions de contrôle.

CHAPITRE 2

Amendes administratives

Art. 214

Les infractions suivantes au présent Code ferroviaire sont sanctionnées d'une amende administrative:

1° l'infraction à l'article 68, § 3, est sanctionnée d'une amende administrative de 2.000 à 4.000 euros;

2° l'infraction à l'article 68, § 4, est sanctionnée d'une amende administrative de 2.000 à 4.000 euros;

3° l'infraction à l'article 70 est sanctionnée d'une amende administrative de 1.000 à 2.000 euros;

4° l'infraction à l'article 71 est sanctionnée d'une amende administrative de 2.000 à 4.000 euros;

5° le non-respect, par l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, des mesures visées à l'article 75 est sanctionné d'une amende administrative de 4.000 à 8.000 euros;

6° le refus de fournir l'assistance technique visée à l'article 77, alinéa 4, est sanctionné d'une amende administrative de 1.000 à 2.000 euros;

7° l'infraction à l'article 89 est sanctionnée d'une amende administrative de 4.000 à 8.000 euros;

8° l'infraction à l'article 90 est sanctionnée d'une amende administrative de 4.000 à 8.000 euros;

9° l'infraction à l'article 91, première phrase, est sanctionnée d'une amende administrative de 4.000 à 8.000 euros;

10° l'infraction à l'article 91, deuxième phrase, est sanctionnée d'une amende administrative de 4.000 à 8.000 euros;

11° le dépôt tardif du rapport visé à l'article 92 est sanctionné d'une amende administrative de 500 à 1.000 euros;

Toegang tot de in het eerste lid bedoelde plaatsen kan slechts onder de volgende voorwaarden:

1° ze hebben de voorafgaande en schriftelijke toestemming gekregen van de bewoner;

2° ze werden ertoe voorafgaandelijk en schriftelijk gemachtigd door de onderzoeksrechter. In dat geval kunnen ze de woning en de bewoonde lokalen slechts betreden tussen 8 en 18 uur.

§ 3. De in § 1 bedoelde personeelsleden zijn onderworpen aan het beroepsgeheim wat betreft de verkregen informatie bij de uitoefening van hun toezichtopdrachten.

HOOFDSTUK 2

Bestuurlijke boetes

Art. 214

De volgende inbreuken van deze Spoorcodex worden bestraft met een bestuurlijke boete:

1° de inbreuk op artikel 68, § 3 wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 2.000 tot 4.000 euro;

2° de inbreuk op artikel 68, § 4 wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 2.000 tot 4.000 euro;

3° de inbreuk op artikel 70 wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 1.000 tot 2.000 euro;

4° de inbreuk op artikel 71 wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 2.000 tot 4.000 euro;

5° het niet nakomen door de spoorwegonderneming of de spoorweginfrastructuurbeheerder van de in artikel 75 bedoelde maatregelen wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 4.000 tot 8.000 euro;

6° het niet bieden van de in artikel 77, vierde lid, bedoelde technische bijstand wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 1.000 tot 2.000 euro;

7° de inbreuk op artikel 89 wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 4.000 tot 8.000 euro;

8° de inbreuk op artikel 90 wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 4.000 tot 8.000 euro;

9° de inbreuk op artikel 91, eerste zin, wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 4.000 tot 8.000 euro;

10° de inbreuk op artikel 91, tweede zin, wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 4.000 tot 8.000 euro;

11° het niet tijdig indienen van het in artikel 92 bedoelde verslag wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 500 tot 1.000 euro;

12° le non-dépôt du rapport visé à l'article 92 est sanctionné d'une amende administrative de 2.000 à 4.000 euros;

13° le dépôt incomplet du rapport visé à l'article 92 est sanctionné d'une amende administrative de 2.000 à 4.000 euros;

14° le non-respect des obligations visées à l'article 93 est sanctionné d'une amende administrative de 1.000 à 2.000 euros;

15° la communication non immédiate des modifications substantielles visées à l'article 96 est sanctionnée d'une amende administrative de 1.000 à 2.000 euros;

16° l'infraction à l'article 102, alinéa 2, est sanctionnée d'une amende administrative de 1.000 à 2.000 euros;

17° le non-respect des obligations concernant la validité de la licence de conducteur de train, visées à l'article 141, est sanctionné d'une amende administrative de 2.000 à 4.000 euros;

18° l'infraction à l'article 130, alinéa 1er, est sanctionnée d'une amende administrative de 500 à 1.000 euros par conducteur de train;

19° sauf si des exceptions légales ou réglementaires le prévoient, le non-respect des obligations concernant les attestations des conducteurs de train en matière d'infrastructure, de matériel ou de connaissances linguistiques, visées à l'article 141, est sanctionné d'une amende administrative de 2.000 à 4.000 euros;

20° l'infraction à l'article 135 est sanctionnée d'une amende administrative de 500 à 1.000 euros;

21° l'infraction à l'article 136, alinéa 3, est sanctionnée d'une amende administrative de 500 à 1.000 euros;

22° l'infraction à l'article 137 est sanctionnée d'une amende administrative de 1.000 à 2.000 euros;

23° l'infraction à l'article 139 est sanctionnée d'une amende administrative de 2.000 à 4.000 euros;

24° l'infraction à l'article 140 est sanctionnée d'une amende administrative de 1.000 à 2.000 euros;

25° l'infraction à l'article 146, alinéa 3, est sanctionnée d'une amende administrative de 4.000 à 8.000 euros;

26° la non-vérification du fait que l'accompagnateur est bien titulaire d'un certificat visé à l'article 150, § 1er, alinéa 1er, avant qu'il ne soit autorisé à effectuer les tâches déterminantes définies dans le même article, est sanctionnée d'une amende administrative de 2.000 à 4.000 euros;

27° la non-inscription par le détenteur, en violation de l'article 105, d'un véhicule dans le RNV, avec le nom de l'entité

12° het niet indienen van het in artikel 92 bedoelde verslag wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 2.000 tot 4.000 euro;

13° het onvolledig indienen van het in artikel 92 bedoelde verslag wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 2.000 tot 4.000 euro;

14° het niet nakomen van de in artikel 93 vermelde verplichtingen, wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 1.000 tot 2.000 euro;

15° het niet onverwijld in kennis stellen van de in artikel 96 bedoelde ingrijpende wijzigingen, wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 1.000 tot 2.000 euro;

16° de inbreuk op artikel 102, tweede lid, wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 1.000 tot 2.000 euro;

17° het niet nakomen van de in artikel 141 bedoelde verplichtingen aangaande de geldigheid van de vergunning van de treinbestuurder wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 2.000 tot 4.000 euro;

18° de inbreuk op artikel 130, eerste lid, wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 500 tot 1.000 euro per treinbestuurder;

19° tenzij wettelijke of reglementaire uitzonderingen het voorzien, wordt het niet nakomen van de in artikel 141 bedoelde verplichtingen aangaande de bevoegdheidsbewijzen van de treinbestuurders, zowel op het gebied van de infrastructuur, het materieel als de taalkennis, bestraft met een bestuurlijke boete van 2.000 tot 4.000 euro;

20° de inbreuk op artikel 135 wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 500 tot 1.000 euro;

21° de inbreuk op artikel 136, derde lid, wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 500 tot 1.000 euro;

22° de inbreuk op artikel 137 wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 1.000 tot 2.000 euro;

23° de inbreuk op artikel 139 wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 2.000 tot 4.000 euro;

24° de inbreuk op artikel 140 wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 1.000 tot 2.000 euro;

25° de inbreuk op artikel 146, derde lid, wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 4.000 tot 8.000 euro;

26° 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, wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 2.000 tot 4.000 euro;

27° het door de houder in overtreding van artikel 105 niet laten inschrijven van een voertuig in het NVR, met de naam

en charge de l'entretien, est sanctionnée d'une amende administrative de 1.000 à 2.000 euros;

28° la non-communication ou la communication tardive à l'autorité de sécurité des adaptations nécessaires à apporter au RNV visé à l'article 105, est sanctionnée d'une amende administrative de 1.000 à 2.000 euros;

29° le non-respect, par l'entité en charge de l'entretien, des règles mentionnées dans les articles 106 à 109 concernant la certification, est sanctionné d'une amende administrative de 4.000 à 8.000 euros;

30° toute obstruction à l'exercice des pouvoirs de l'organisme d'enquête, visés à l'article 113, est sanctionnée d'une amende administrative de 4.000 à 8.000 euros;

31° 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, est sanctionné d'une amende administrative de 500 à 1.000 euros;

32° 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, est sanctionné d'une amende administrative de 2.000 à 4.000 euros;

33° le fait de dépasser les valeurs "intervention immédiate" des tolérances de sécurité de la voie, conformément aux paramètres fondamentaux sécurité des STI Infrastructure, ou de ne pas respecter les procédures de sécurité des STI Contrôle-commande et signalisation, et ce, plus de deux fois par an, est sanctionné d'une amende administrative de 2.000 à 4.000 euros;

34° le non-paiement ou le paiement tardif des redevances visées aux articles 79, 80, 82, 85, 86 et 87 est sanctionné d'une amende administrative de 20 à 500 euros;

35° l'entreprise ferroviaire, le gestionnaire de l'infrastructure et le détenteur qui, par l'accomplissement d'un acte, ou le non accomplissement d'un acte, font naître une situation qui par nature peut provoquer un accident, sont sanctionnés d'une amende administrative de 500 à 6.000 euros;

36° l'entreprise ferroviaire, le gestionnaire de l'infrastructure et le détenteur qui, par l'accomplissement d'un acte, ou le non accomplissement d'un acte, font naître une situation qui par nature peut provoquer un accident grave, sont sanctionnés d'une amende administrative de 3.000 à 12.000 euros;

van de met het onderhoud belaste entiteit, wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 1.000 tot 2.000 euro;

28° het niet of niet tijdig meedelen aan de veiligheidsinstantie van de noodzakelijke aanpassingen aan de in artikel 105 bedoelde NVR, wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 1.000 tot 2.000 euro;

29° het niet respecteren door de met het onderhoud belaste entiteit van de in de artikelen 106 tot 109 voorgeschreven regels betreffende de certificering, wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 4.000 tot 8.000 euro;

30° alle belemmeringen bij de uitoefening van de in artikel 113 vermelde bevoegdheden van het onderzoeksorgaan, worden bestraft met een bestuurlijke boete van 4.000 tot 8.000 euro;

31° 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 wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 500 tot 1.000 euro;

32° 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 wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 2.000 tot 4.000 euro;

33° 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, wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 2.000 tot 4.000 euro;

34° het niet of niet tijdig betalen van de in de artikelen 79, 80, 82, 85, 86 en 87 bedoelde retributie wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 20 tot 500 euro;

35° de spoorwegonderneming, de spoorweginfrastructuurbeheerder en de houder, die door het stellen van een handeling, of het niet stellen van een handeling, een situatie doen ontstaan die van dien aard is dat een ongeval veroorzaakt kan worden, worden bestraft met een bestuurlijke boete van 500 tot 6.000 euro;

36° de spoorwegonderneming, de spoorweginfrastructuurbeheerder en de houder, die door het stellen van een handeling, of het niet stellen van een handeling, een situatie doen ontstaan die van dien aard is dat een ernstig ongeval veroorzaakt kan worden, worden bestraft met een bestuurlijke boete van 3.000 tot 12.000 euro;

37° la mise en service d'un véhicule avant qu'il ne soit autorisé conformément à l'article 180 est sanctionnée d'une amende administrative de 4.000 à 8.000 euros;

38° le non-respect de la décision visée à l'article 70, § 6 du présent Code ferroviaire est sanctionné d'une amende administrative de 2.000 à 4.000 euros.

Les infractions mentionnées à l'alinéa précédent peuvent également être commises par négligence ou défaut de prévoyance.

Art. 215

§ 1er. Le Roi définit, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, les infractions aux arrêtés pris en exécution du présent Code ferroviaire qui sont sanctionnées d'une amende administrative.

Les infractions sont réparties en trois degrés. Les infractions peuvent également être commises par négligence ou défaut de prévoyance.

§ 2. 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.

Les infractions visées à l'alinéa 1er sont sanctionnées d'une amende administrative de 50 à 1.000 euros.

§ 3. 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.

Les infractions visées à l'alinéa 1er sont sanctionnées d'une amende administrative de 100 à 2.000 euros.

§ 4. 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 1er sont sanctionnées d'une amende administrative de 400 à 8.000 euros.

§ 5. Le Roi peut fixer, par arrêté délibéré en Conseil des ministres et dans les limites des montants minimaux et maximaux prévus aux §§ 2 à 4, un montant ou des montants minimaux et maximaux en cas de comportement sanctionné d'une amende administrative.

Pour définir le degré et le taux de la peine, le Roi tient compte de la gravité des faits punissables et de leur proportionnalité par rapport aux amendes administratives.

37° de indienststelling van een voertuig voordat het overeenkomstig artikel 180 is toegestaan, wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 4.000 tot 8.000 euro;

38° het niet naleven van de beslissing bedoeld in artikel 70, § 6 van deze Spoorcodex wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 2.000 tot 4.000 euro.

De in het vorige lid vermelde inbreuken kunnen ook uit onachtzaamheid of gebrek aan voorzorg worden begaan.

Art. 215

§ 1. De Koning bepaalt bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad de inbreuken van de ter uitvoering van deze Spoorcodex genomen besluiten die met een bestuurlijke boete worden bestraft.

Er zijn inbreuken van drie graden.De inbreuken kunnen ook uit onachtzaamheid of gebrek aan voorzorg worden begaan.

§ 2. 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.

De in het eerste lid vermelde inbreuken worden bestraft met een bestuurlijke boete van 50 tot 1.000 euro.

§ 3. 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.

De in het eerste lid vermelde inbreuken worden bestraft met een bestuurlijke boete van 100 tot 2.000 euro.

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

De in het eerste lid vermelde inbreuken worden bestraft met een bestuurlijke boete van 400 tot 8.000 euro.

§ 5. De Koning kan, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad en binnen de in §§ 2 tot 4 voorziene minimum- en maximumbedragen, een minimum- en maximumbedrag of minimum- en maximumbedragen bepalen voor een met een bestuurlijke boete bestrafbare gedraging.

Bij het bepalen van de graad en de strafmaat houdt de Koning rekening met de ernst van de strafbare feiten en de evenredigheid ervan met de bestuurlijke boete.

Art. 216

§ 1er. En cas de circonstances atténuantes, l'amende administrative peut être réduite, sans qu'elle puisse être inférieure à:

1° 50 euros pour les infractions du premier degré;

2° 100 euros pour les infractions du deuxième degré;

3° 200 euros pour les infractions du troisième degré;

4° la moitié du montant minimal des montants prévus à l'article 214.

§ 2. En cas de concours de plusieurs infractions visées aux articles 214 et 215, toutes les amendes administratives seront cumulées, sans qu'elles puissent toutefois excéder le double du maximum de l'amende administrative la plus élevée.

§ 3. 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.

§ 4. Les §§ 1er à 3 s'appliquent intégralement au recours visé à l'article 221/3.

§ 5. Si le contrevenant se voit infliger une amende administrative prévue aux articles 214 et 215, un an après qu'une décision de l'autorité de sécurité ou de l'organisme d'enquête d'infliger une amende administrative est devenue définitive, ou un an après que l'arrêt sur le recours contre cette décision est passé en force de chose jugée, les montants minimaux définis au § 1er, à l'article 214 et à l'article 215, §§ 2 à 4, seront doublés.

§ 6. Une amende administrative ne peut être infligée:

1° lorsque le juge répressif a déjà infligé une peine pour le fait en question;

2° lorsque le fait en question a déjà donné lieu à un acquittement, à une simple déclaration de culpabilité sans peine, à une suspension du prononcé de la condamnation ou à une transaction visée à l'article 216*bis* du Code d'instruction criminelle.

§ 7. Si le contrevenant présumé 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 titre sont suspendus jusqu'au moment où le juge pénal aura statué.

§ 8. Les décimes additionnels visés à l'article 1er, alinéa 1er, de la loi du 5 mars 1952 relative aux décimes additionnels sur les amendes pénales s'appliquent également aux amendes administratives visées aux articles 214 et 215.

Art. 216

§ 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° 100 euro voor de inbreuken van de tweede graad

3° 200 euro voor de inbreuken van de derde graad;

4° de helft van het minimale bedrag van de in artikel 214 vermelde bedragen.

§ 2. Bij samenloop van verscheidene inbreuken bedoeld in de artikelen 214 en 215 worden alle bestuurlijke boetes samen opgelegd, zonder dat ze evenwel het dubbele van het maximum van de zwaarste bestuurlijke boete te boven mogen gaan.

§ 3. 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 vervalt.

§ 4. De §§ 1 tot 3 zijn volledig van toepassing op het in artikel 221/3 bedoelde beroep.

§ 5. Indien de overtreder een bestuurlijke boete bedoeld in de artikelen 214 en 215 wordt opgelegd, een jaar nadat een beslissing van de veiligheidsinstantie of het onderzoeksorgaan tot het opleggen van een bestuurlijke boete definitief is geworden of een jaar nadat het arrest inzake het beroep tegen deze beslissing in kracht van gewijsde is gegaan, worden de minimumbedragen bedoeld in § 1, in artikel 214 en in artikel 215, §§ 2 tot 4, verdubbeld.

§ 6. Er kan geen bestuurlijke boete worden opgelegd indien:

1° door de strafrechter voor het feit in kwestie al eerder een straf werd opgelegd;

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

§ 7. Indien de vermoedelijke overtreder strafrechtelijk vervolgd wordt voor feiten die onlosmakelijk samenhangen met het feit waarvoor de veiligheidsinstantie een bestuurlijke boete wil opleggen, worden de in deze titel vermelde termijnen opgeschort tot de strafrechter uitspraak heeft gedaan.

§ 8. 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 de artikelen 214 en 215.

Dans leur décision, l'autorité de sécurité et l'organisme d'enquête font état de la multiplication effectuée en vertu de la loi susmentionnée du 5 mars 1952 et du montant résultant de cette augmentation.

§ 9. 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.

Le préposé de l'Administration du cadastre, de l'enregistrement et des domaines informe l'autorité de sécurité du paiement effectué. Si le contrevenant paie l'amende administrative avec retard, le montant sera majoré de plein droit du taux d'intérêt légal, avec un minimum de cinq pour cent 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 au § 3 du présent article.

CHAPITRE 3

Dispositions pénales

Art. 217

§ 1er. Sur proposition du Ministre, le Roi peut conférer la qualité d'officier de police judiciaire aux membres du personnel de l'Administration et de l'autorité de sécurité et aux membres de l'organe de contrôle chargés de constater par des procès-verbaux les infractions pénales visées à l'article 218.

§ 2. Dans le cadre de l'exercice de leurs missions, les officiers visés au § 1er peuvent:

1° pénétrer librement, à tout moment, dans tout matériel roulant ou destiné à circuler sur l'infrastructure;

2° procéder à toutes les constatations, rassembler des informations, prendre des déclarations, se faire présenter des documents, pièces, livres et objets et saisir ceux qui sont nécessaires à la recherche ou à la constatation ou nécessaires pour pouvoir mettre fin à l'infraction.

§ 3. Ils peuvent procéder à des visites entre 8 et 18 heures, après autorisation préalable du juge d'instruction du lieu de la visite:

1° au domicile des chefs d'entreprise, administrateurs, gérants, directeurs et autres membres du personnel de l'entreprise concernée ainsi qu'au domicile et dans les locaux utilisés à des fins professionnelles de personnes physiques

De veiligheidsinstantie en het onderzoeksorgaan maken in hun beslissing melding van de vermenigvuldiging ingevolge de voormelde wet van 5 maart 1952 en vermeldt het getal dat het gevolg is van deze verhoging.

§ 9. De overtreder betaalt de bestuurlijke boete binnen de 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.

De aangestelde van de Administratie van het kadaster, registratie en domeinen, geeft de veiligheidsinstantie kennis van de verrichte betaling.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.

De bevoegdheid tot invordering van de bestuurlijke boete verjaart twee jaar na de laatste dag waarop de overtreder diende te betalen. Deze termijn wordt geschorst in geval van § 3 van dit artikel.

HOOFDSTUK 3

Strafbepalingen

Art. 217

§ 1. Op voordracht van de Minister kan de Koning de hoedanigheid van officier van gerechtelijke politie toekennen aan de personeelsleden van het Bestuur en van de veiligheidsinstantie en aan de leden van het toezichthoudende orgaan die belast zijn met de vaststelling van de strafinbreuken bedoeld in artikel 218.

§ 2. In het kader van de uitvoering van hun opdrachten, kunnen de officieren bedoeld in § 1:

1° zich op elk moment vrije toegang verschaffen tot al het rollend materieel of materieel bestemd om te rijden op de infrastructuur;

2° alle vaststellingen doen, informatie inzamelen, verklaringen opnemen, zich documenten, stukken, boeken en voorwerpen doen vertonen en deze in beslag nemen welke nodig zijn bij de opsporing of vaststelling of nodig zijn om aan de inbreuk een einde te maken.

§ 3. Zij kunnen huiszoekingen tussen 8 en 18 uur verrichten, na machtiging van een onderzoeksrechter van de plaats van de huiszoeking:

1° in de woning van de ondernemingsleiders, bestuurders, zaakvoerders, directeurs en andere personeelsleden van de betrokken onderneming alsook in de woning en de lokalen die gebruikt worden voor professionele doeleinden van natuurlijke

et morales, internes ou externes, chargées de la gestion commerciale, comptable, administrative, fiscale et financière de cette entreprise;

2° au siège social ou d'exploitation de l'entreprise concernée.

§ 4. Les procès-verbaux des officiers vises au § 1er sont envoyés au procureur du Roi du lieu de l'infraction.

§ 5. Les officiers visés au § 1er peuvent requérir la force publique pour les besoins de l'accomplissement de leurs missions.

§ 6. Sous réserve des lois particulières qui garantissent le secret des déclarations, les administrations publiques sont tenues de prêter leur concours aux officiers de police judiciaire dans l'exécution de leurs missions.

Art. 218

A l'exception des infractions relatives au document de référence du réseau, à la répartition des capacités, à la tarification de l'infrastructure et aux dispositions en matière d'accès et nonobstant l'article 110, alinéa 3, les manquements au présent Code ferroviaire et aux arrêtés d'exécution pris sur la base de ce Code ferroviaire, le non-respect des décisions prises par le Ministre, l'autorité de sécurité et l'organe de contrôle, à l'exception des décisions de cet organe portant amende administrative ainsi que toute obstruction aux vérifications et investigations de ces instances, constituent des infractions punies d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de vingt-six euros à 1.500 euros ou d'une de ces peines seulement sans préjudice des dommages et intérêts s'il y a lieu.

Les dispositions du livre I du Code pénal sont applicables à ces infractions.

Le premier alinéa ne s'applique pas à l'entreprise ferroviaire, au gestionnaire de l'infrastructure et au détenteur qui commettent une infraction sanctionnée par une amende administrative conformément à l'article 214 ou à l'article 215.

CHAPITRE 4

Vérification par l'autorité de sécurité en matière de certification visée au titre 5 du présent Code ferroviaire

Art. 219

L'autorité de sécurité s'assure que toutes les activités de formation, d'évaluation des compétences et de mise à jour des licences de conducteurs de train et des attestations font l'objet d'un contrôle continu dans le cadre d'un système de normes de qualité. Cette obligation ne s'applique pas aux activités qui sont déjà couvertes par les systèmes de gestion de la sécurité que les entreprises ferroviaires et le gestionnaire

en rechtspersonen, intern of extern, belast met het commercieel, boekhoudkundig, administratief, fiscaal en financieel beheer van die onderneming;

2° in de hoofd- of de exploitatiezetel van de betrokken onderneming.

§ 4. De processen-verbaal van de in § 1 bedoelde officieren worden verzonden aan de procureur des Konings van de plaats van het misdrijf.

§ 5. De in § 1 bedoelde officieren kunnen voor de uitvoering van hun opdrachten een beroep doen op de openbare macht.

§ 6. Onder voorbehoud van de bijzondere wetten die de geheimhouding van de verklaringen garanderen, zijn de openbare besturen gehouden hun bijstand te verlenen aan de officieren van gerechtelijke politie in de uitoefening van hun opdracht.

Art. 218

Met uitzondering van de inbreuken met betrekking tot de netverklaring, de toewijzing van de capaciteit, de tarifering van de infrastructuur en van de bepalingen inzake toegang en onverminderd artikel 110, derde lid, worden de inbreuken op deze Spoorcodex en zijn uitvoeringsbesluiten genomen op grond van deze Spoorcodex, het niet naleven van de beslissingen van de Minister, de veiligheidsinstantie en het toezichthoudende orgaan, behoudens de beslissingen van dit laatste orgaan inzake het geven van een bestuurlijke boete, alsook het hinderen van vaststellingen en onderzoeken door deze instanties, zijn inbreuken die bestraft worden met een gevangenisstraf van acht dagen tot één jaar en een boete van zesentwintig tot 1.500 euro of met een van deze straffen, onverminderd de eventuele schadevergoeding en interesten.

De bepalingen van boek I van het Strafwetboek, zijn op deze inbreuken van toepassing.

Het eerste lid is niet van toepassing op de spoorwegonderneming, de infrastructuurbeheerder en de houder, die een inbreuk begaan die bestaft wordt met een bestuurlijke boete zoals bepaald in artikel 214 of in artikel 215.

HOOFDSTUK 4

Controle door de veiligheidsinstantie betreffende de certificering bedoeld in titel 5 van deze Spoorcodex

Art. 219

De veiligheidsinstantie ziet erop toe dat er in het kader van een kwaliteitsnormeringssysteem voortdurend controle is op alle activiteiten in verband met de opleiding, de beoordeling van vakbekwaamheid en het bijwerken van vergunningen van treinbestuurders en bevoegdheidsbewijzen. Deze verplichting geldt niet voor activiteiten die reeds gedekt zijn door de veiligheidsbeheerssystemen die overeenkomstig titel 4,

de l'infrastructure mettent en place conformément au titre 4, chapitre 3.

Art. 220

L'autorité de sécurité veille à ce qu'une évaluation indépendante des procédures d'acquisition et d'évaluation des connaissances et des compétences professionnelles, ainsi que du système de délivrance des licences de conducteurs de train et attestations, soit effectuée tous les cinq ans et la première fois en 2014. Ces obligations 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 de l'infrastructure mettent en place conformément au titre 4, chapitre 3 du présent Code ferroviaire. L'évaluation est réalisée par des personnes qualifiées qui ne sont pas elles-mêmes associées aux activités en question. Les résultats de ces évaluations indépendantes sont dûment étayés et portés à l'attention de l'autorité de sécurité. L'autorité de sécurité recommande au Ministre les mesures appropriées en vue de remédier à toute carence qui aurait été révélée par l'évaluation indépendante.

Art. 221

§ 1er. L'autorité de sécurité peut à tout moment prendre les mesures nécessaires pour vérifier à bord des trains circulant sur le réseau belge, si les conducteurs de train sont munis des documents délivrés en vertu du présent Code ferroviaire.

§ 2. Indépendamment de la vérification prévue au § 1er, en cas de négligence commise au travail, l'autorité de sécurité peut vérifier si le conducteur en question répond aux exigences énoncées à l'article 135, alinéas 3 et 4.

§ 3. L'autorité de sécurité peut procéder à des enquêtes concernant le respect du présent Code ferroviaire et ses arrêtés d'exécution par les conducteurs, les entreprises ferroviaires, le gestionnaire de l'infrastructure, les examinateurs et les centres de formation.

§ 4. Si l'autorité de sécurité estime qu'un conducteur ne remplit plus une ou plusieurs exigences requises, elle prend les mesures suivantes:

1° s'il s'agit d'une licence de conducteurs de train délivrée par l'autorité de sécurité, l'autorité de sécurité suspend la licence de conducteurs de train. La suspension est provisoire ou définitive en fonction de l'importance du risque engendré pour la sécurité ferroviaire.

Elle notifie immédiatement sa décision motivée à l'intéressé ainsi qu'à son employeur. Elle indique en outre la procédure à suivre pour récupérer la licence de conducteurs de train;

2° s'il s'agit d'une licence délivrée par une autorité compétente d'un autre État membre, l'autorité de sécurité adresse à cette autorité une demande motivée visant soit à un

hoofdstuk 3 zijn ingesteld door de spoorwegondernemingen en de spoorweginfrastructuurbeheerder.

Art. 220

De veiligheidsinstantie ziet erop toe dat er elke vijf jaar en voor de eerste keer in 2014 een onafhankelijke evaluatie plaatsvindt van de procedures voor de verwerving en beoordeling van vakkennis en vakbekwaamheden, alsmede van het systeem voor de afgifte van vergunningen van treinbestuurders en bevoegdheidsbewijzen. Deze verplichtingen gelden niet voor activiteiten die reeds gedekt zijn door de veiligheidsbeheerssystemen die overeenkomstig titel 4, hoofdstuk 3 van deze Spoorcodex zijn ingesteld door de spoorwegondernemingen en de spoorweginfrastructuurbeheerder. De evaluatie wordt verricht door gekwalificeerde personen die niet zelf bij de activiteiten in kwestie betrokken zijn.De resultaten van deze onafhankelijke evaluaties worden afdoende gestaafd door bewijsstukken en onder de aandacht van de veiligheidsinstantie gebracht. De veiligheidsinstantie beveelt de Minister de maatregelen aan die geschikt zijn ter correctie van elke tekortkoming die bij de onafhankelijke evaluatie aan het licht zou zijn gekomen.

Art. 221

§ 1. De veiligheidsinstantie kan te allen tijde de maatregelen nemen die nodig zijn om aan boord van treinen die op het Belgische netwerk rijden, te controleren of de treinbestuurders in het bezit zijn van de overeenkomstig deze Spoorcodex afgegeven documenten.

§ 2. Los van de in § 1 bedoelde controle kan de veiligheidsinstantie in het geval van een tijdens het werk begane onachtzaamheid, controleren of de betrokken treinbestuurder voldoet aan de in artikel 135, derde en vierde lid, neergelegde eisen.

§ 3. De veiligheidsinstantie kan overgaan tot een onderzoek naar de naleving van deze Spoorcodex en haar uitvoeringsbesluiten door treinbestuurders, spoorwegondernemingen, de spoorweginfrastructuurbeheerder, examinatoren en opleidingscentra.

§ 4. Indien de veiligheidsinstantie van oordeel is dat een treinbestuurder niet langer aan één of meer gestelde eisen voldoet, neemt zij de volgende maatregelen:

1° indien het een door de veiligheidsinstantie afgegeven vergunning van treinbestuurders betreft, schorst de veiligheidsinstantie de vergunning van treinbestuurders. De schorsing is voorlopig of definitief, al naar gelang van de grootte van het risico voor de spoorwegveiligheid.

Zij deelt onmiddellijk haar met redenen omklede beslissing mee aan de betrokken treinbestuurder en zijn werkgever. Voorts deelt zij mee welke procedure gevolgd moet worden om opnieuw de vergunning te verkrijgen;

2° indien het een door een bevoegde autoriteit in een andere lidstaat afgegeven vergunning betreft, kan de veiligheidsinstantie zich tot deze autoriteit wenden met een met

contrôle complémentaire, soit à la suspension de la licence de conducteurs de train. L'autorité de sécurité informe la Commission européenne et les autres autorités compétentes de sa demande motivée. L'autorité de sécurité a la faculté d'interdire à un conducteur de train d'opérer sur le réseau belge en attendant la notification de la décision de l'autorité de délivrance concernée.

Si l'autorité de sécurité reçoit à son tour une demande motivée visant une licence de conducteurs de train qu'elle a elle-même délivrée, elle examine ladite demande dans un délai de quatre semaines et notifie sa décision à l'autorité qui l'a saisie. L'autorité de sécurité informe également dans ce cas la Commission européenne et les autres autorités compétentes de sa décision;

3° s'il s'agit d'une attestation, l'autorité de sécurité s'adresse à l'émetteur de celle-ci et demande soit un contrôle complémentaire, soit la suspension de l'attestation. L'émetteur prend les mesures nécessaires et en informe l'autorité de sécurité dans un délai de quatre semaines. L'autorité de sécurité peut interdire à un conducteur de train d'opérer sur le réseau belge en attendant l'information de la part de l'émetteur, et en informe la Commission européenne et les autres autorités compétentes. L'autorité de sécurité se prononce quant au maintien de son interdiction éventuelle d'opérer sur le réseau belge, dans les dix jours de la réception de l'information visée à l'alinéa 1er, 3°.

Sans préjudice de l'article 70, § 2 et suivants, du présent Code ferroviaire, si l'autorité de sécurité juge qu'un conducteur déterminé constitue une menace grave pour la sécurité ferroviaire, elle prend immédiatement les dispositions requises, par exemple demander au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire d'arrêter le train et interdire au conducteur concerné d'opérer sur le réseau belge aussi longtemps que cela sera nécessaire. Elle informe la Commission européenne et les autres autorités compétentes d'une telle décision.

L'autorité de sécurité notifie immédiatement sa décision motivée à l'intéressé ainsi qu'à son employeur, en indiquant, le cas échéant, les conditions et la procédure à suivre pour récupérer l'attestation, sans préjudice du droit de recours prévu à l'article 142, § 3.

Dans tous ces cas, l'autorité de sécurité met à jour le registre prévu à l'article 132.

§ 5. Si l'autorité de sécurité estime qu'une décision prise par une autorité compétente d'un autre État membre en vertu du § 4 ne satisfait pas aux critères pertinents, la Commission européenne est saisie de la question. L'autorité de sécurité peut maintenir l'interdiction prononcée à l'encontre d'un conducteur de conduire sur le territoire belge conformément au § 4, jusqu'à ce que la Commission européenne ait rendu son avis.

redenen omkleed verzoek om een aanvullende controle of tot schorsing van de vergunning van treinbestuurders. De veiligheidsinstantie stelt de Europese Commissie en de andere bevoegde autoriteiten van haar gemotiveerd verzoek in kennis. In afwachting van de kennisgeving van de beslissing van de betrokken autoriteit van afgifte, mag de veiligheidsinstantie een treinbestuurder verbieden om op het Belgische netwerk actief te zijn.

Indien de veiligheidsinstantie op haar beurt een met redenen omkleed verzoek met betrekking tot een vergunning van treinbestuurders die zij heeft afgegeven, ontvangt, behandelt zij dit verzoek binnen de vier weken en deelt zij haar beslissing mee aan de verzoekende instantie. Ook in dit geval stelt de veiligheidsinstantie de Europese Commissie en andere bevoegde autoriteiten van de beslissing in kennis;

3° indien het een bevoegdheidsbewijs betreft, wendt de veiligheidsinstantie zich tot de instantie van afgifte met een verzoek om een aanvullende controle of tot schorsing van het bevoegdheidsbewijs. De instantie van afgifte neemt passende maatregelen en brengt binnen vier weken verslag uit aan de veiligheidsinstantie. In afwachting van het verslag van de instantie van afgifte mag de veiligheidsinstantie een treinbestuurder verbieden om op het Belgische netwerk actief te zijn. Zij stelt de Europese Commissie en de andere bevoegde autoriteiten daarvan in kennis.De veiligheidsinstantie neemt een beslissing over het handhaven van haar eventueel verbod om op het Belgische netwerk actief te zijn, binnen de tien dagen na ontvangst van het in het eerste lid, 3°, bedoelde verslag.

Onverminderd artikel 70, § 2 en volgende van deze Spoorcodex, onderneemt de veiligheidsinstantie, wanneer zij van oordeel is dat een bepaalde treinbestuurder een ernstige bedreiging vormt voor de veiligheid op het spoor, onmiddellijk de nodige maatregelen, bijvoorbeeld door de spoorweginfrastructuurbeheerder te verzoeken de trein tot stilstand te brengen en door de treinbestuurder zo lang als nodig te verbieden op het Belgische netwerk actief te zijn. Zij stelt de Europese Commissie en de andere bevoegde autoriteiten daarvan in kennis.

De veiligheidsinstantie betekent onmiddellijk haar gemotiveerde beslissing aan de belanghebbende en aan zijn werkgever, onder vermelding, in voorkomend geval, van de voorwaarden en de procedure voor het terugkrijgen van het bevoegdheidsbewijs, onverminderd het recht van verhaal waarin artikel 142, § 3 voorziet.

In al deze gevallen werkt de veiligheidsinstantie het in artikel 132 bedoelde register bij.

§ 5. Als de veiligheidsinstantie de mening is toegedaan dat een besluit genomen door een bevoegde autoriteit van een andere lidstaat in het kader van § 4 niet aan de relevante criteria voldoet, dan wordt de kwestie voorgelegd aan de Europese Commissie. De veiligheidsinstantie kan het aan de treinbestuurder krachtens § 4 opgelegde verbod om op het Belgische grondgebied treinen te besturen, handhaven tot de Europese Commissie haar advies uitbrengt.

TITRE 8

Dispositions transitoires et finales

CHAPITRE 1ER

Dispositions transitoires

Art. 222

Les procédures pendantes devant le Conseil de la concurrence, y compris les voies de recours qui pourraient être introduites contre ces décisions, seront poursuivies et clôturées conformément aux règles applicables avant le 2 février 2007.

Art. 223

Les dispositions du titre II, chapitre V, de la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire, chapitre antérieur au titre II, chapitre V, de la même loi, introduit par la loi du 26 janvier 2010 modifiant la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire en ce qui concerne principalement la certification de personnel de sécurité et la maintenance des véhicules, demeurent applicables jusqu'à la mise en application en phases des dispositions du titre 4 du présent Code ferroviaire. Ces dispositions seront mises en application comme suit:

1° au plus tard à partir du 30 octobre 2011, les licences et attestations sont délivrées conformément aux dispositions du titre 4 du présent Code ferroviaire aux conducteurs de train qui assurent des services transfrontaliers, de cabotage ou de transport de marchandises dans un autre État membre des Communautés européennes, ou qui travaillent dans au moins deux États membres de l'Union européenne, sous réserve des dispositions de l'article 224, alinéas 1er et 2;

À partir de la même date, tous les conducteurs de train assurant les services susmentionnés, y compris ceux qui ne possèdent pas encore de licence ou d'attestation conforme au titre 4 du présent Code ferroviaire, sont soumis aux vérifications périodiques prévues aux articles 129 et 137
;

2° au plus tard deux ans après l'établissement des registres visés aux articles 132 et 140, toutes les nouvelles attestations et licences sont délivrées conformément au titre 4, sous réserve de l'article 224, alinéas 1er et 2;

3° au plus tard sept ans après l'établissement des registres visés aux articles 132 et 140, tous les conducteurs de train sont en possession de licences et d'attestations conformes au présent Code ferroviaire. Les entités de délivrance tiennent compte de toutes les compétences professionnelles déjà acquises par chaque conducteur de train, de façon telle que cette exigence n'entraîne pas de charge administrative et financière inutile.

TITEL 8

Overgangs- en slotbepalingen

HOOFDSTUK 1

Overgangsbepalingen

Art. 222

De procedures die hangende zijn voor de Raad voor de Mededinging, met inbegrip van alle beroepsmiddelen die ingeleid zouden kunnen worden tegen deze beslissingen, zullen voortgezet en afgesloten worden overeenkomstig de toepasselijke regels geldend vóór 2 februari 2007.

Art. 223

De bepalingen van titel II, hoofdstuk V, van de wet van 19 december betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, hoofdstuk voorafgaand aan titel II, hoofdstuk V, van dezelfde wet, ingevoerd door de wet van 26 januari 2010 tot wijziging van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur en van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, voornamelijk wat de certificering van het veiligheidspersoneel en het onderhoud van de voertuigen betreft, blijven van toepassing tot het in fazen van toepassing worden van de bepalingen van titel 4 van deze Spoorcodex. Deze bepalingen zullen van toepassing worden als volgt:

1° ten laatste vanaf 30 oktober 2011 worden de vergunningen en bevoegdheidsbewijzen overeenkomstig de bepalingen van titel titel 4 van deze Spoorcodex, afgegeven aan de treinbestuurders die grensoverschrijdende diensten, cabotagediensten of goederendiensten in een andere lidstaat verrichten, of die in ten minste twee lidstaten van de Europese Unie werkzaam zijn, onder voorbehoud van de bepalingen van artikel 224, eerste en tweede lid;

Vanaf dezelfde datum worden alle treinbestuurders die de bovengenoemde diensten verrichten, met inbegrip van diegenen die nog geen vergunning of bevoegdheidsbewijs overeenkomstig titel 4 van deze Spoorcodex, hebben gekregen, onderworpen aan de periodieke controles bedoeld in de artikelen 129 en137;

2° ten laatste twee jaar na het aanleggen van de registers bedoeld in de artikelen 132 en 140, worden alle nieuwe bevoegdheidsbewijzen en vergunningen afgeleverd overeenkomstig titel 4 onder voorbehoud van artikel 224, eerste en tweede lid;

3° ten laatste zeven jaar na het aanleggen van de registers bedoeld in de artikelen 132 en 140, zijn alle treinbestuurders in het bezit van vergunningen en bevoegdheidsbewijzen in overeenstemming met deze Spoorcodex. De instanties belast met de aflevering nemen alle vakbekwaamheden die door elke treinbestuurder al waren verworven, in aanmerking, zodanig dat dit vereiste geen enkele onnodige administratieve of financiële last met zich brengt.

Les droits de conduire octroyés antérieurement au conducteur de train sont maintenus, dans la mesure du possible. Les entités de délivrance peuvent néanmoins décider, pour un conducteur de train ou un groupe de conducteurs de train, selon le cas, que des examens et/ou une formation supplémentaires sont nécessaires pour délivrer les licences et/ou les attestations au titre du présent Code ferroviaire.

Art. 224

Les conducteurs de train autorisés à conduire conformément aux dispositions qui s'appliquaient avant l'entrée en application de l'article 223, 1° ou 2° peuvent poursuivre leurs activités professionnelles sur la base de leurs droits, pour une durée maximale de sept ans après l'établissement des registres visés aux articles 132 et 140.

La certification des apprentis conducteurs de train qui ont entamé un programme d'enseignement et de formation agréé ou une formation agréée avant l'entrée en application de l'article 223, 1° ou 2° est assurée conformément aux dispositions existantes avant l'entrée en vigueur de la loi du 26 janvier 2010 modifiant la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire en ce qui concerne principalement la certification de personnel de sécurité et la maintenance des véhicules.

L'autorité de sécurité, les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire veillent à ce que des vérifications périodiques correspondant à celles prévues aux articles 129 et 137 soient appliquées progressivement aux conducteurs qui ne possèdent pas de licences et d'attestations délivrées conformément à la directive 2007/59/CE.

CHAPITRE 2

Dispositions finales

Art. 225

Sont abrogées:

1° la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, modifiée en dernier lieu par la loi du 2 décembre 2011;

2° la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire, modifiée en dernier lieu par la loi du 28 décembre 2011;

3° la loi du 26 janvier 2010 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté européenne, modifiée par l'arrêté royal du 13 novembre 2011 et par la loi du 2 décembre 2011.

De eerder verleende vergunningen van treinbestuurder worden zoveel mogelijk gewaarborgd. De instanties belast met de aflevering kunnen niettemin beslissen dat voor een treinbestuurder of voor een groep treinbestuurders, volgens het geval, examens en/of een bijkomende opleiding nodig zijn voor het afleveren van vergunningen en/of bevoegdheidsbewijzen op grond van deze Spoorcodex.

Art. 224

Treinbestuurders die overeenkomstig de bepalingen die van toepassing waren vóór het van toepassing worden van artikel223, 1° of 2° vergund waren om treinen te besturen, mogen op grond van hun rechten hun beroepsbezigheden verderzetten voor een duur van ten hoogste zeven jaar na het aanleggen van de registers bedoeld in de artikelen 132 en 140.

De certificering van leerlingen-treinbestuurders die vóór het van toepassing worden van artikel 223, 1° of 2° gestart zijn met een toegelaten onderwijs- en opleidingsprogramma of met een toegelaten opleiding, wordt verricht overeenkomstig de bepalingen die bestonden vóór het in werking treden van de wet van 26 januari 2010 tot wijziging van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur en van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, voornamelijk wat de certificering van het veiligheidspersoneel en het onderhoud van de voertuigen betreft.

De veiligheidsinstantie, de spoorwegondernemingen en de spoorweginfrastructuurbeheerder zorgen ervoor dat de periodieke controles die beantwoorden aan die bedoeld in de artikelen 129 en 137 geleidelijk aan toegepast worden op treinbestuurders die nog geen overeenkomstig richtlijn 2007/59/EG afgeleverde vergunningen en bevoegdheidsbewijzen bezitten.

HOOFDSTUK 2

Slotbepalingen

Art. 225

Worden opgeheven:

1° de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur, laatst gewijzigd door de wet van 2 december 2011;

2° de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, laatst gewijzigd door de wet van 28 december 2011;

3° de wet van 26 januari 2010 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Gemeenschap, gewijzigd door het koninklijk besluit van 13 november 2011 en door de wet van 2 december 2011.

Art. 226

Le Roi peut coordonner les dispositions du présent Code ferroviaire et les dispositions qui l'auraient expressément ou implicitement modifiée au moment où la coordination sera établie.

A cette fin, Il peut:

1° modifier l'ordre, la numérotation et, en général, la présentation des dispositions à coordonner;

2° modifier les références qui seraient contenues dans les dispositions à coordonner en vue de les mettre en concordance avec la numérotation nouvelle;

3° modifier la rédaction des dispositions à coordonner en vue d'assurer leur concordance et d'en unifier la terminologie sans qu'il puisse être porté atteinte aux principes inscrits dans ces dispositions.

La coordination portera l'intitulé suivant: "Code ferroviaire".

Elle entrera en vigueur à la date de sa confirmation par la loi.

Art. 227

Le Roi fixe la date d'entrée en vigueur du présent Code ferroviaire.

Art. 226

De Koning kan de bepalingen van deze Spoorcodex coördineren met de bepalingen die daarin uitdrukkelijk of stilzwijgend wijzigingen hebben aangebracht tot aan het tijdstip van de coördinatie.

Daartoe kan Hij:

1° de volgorde en de nummering van de te coördineren bepalingen veranderen en, in het algemeen, de teksten naar de vorm wijzigen;

2° de verwijzingen die voorkomen in de te coördineren bepalingen, met de nieuwe nummering overeenbrengen;

3° zonder afbreuk te doen aan de beginselen die in de te coördineren bepalingen vervat zijn, de redactie ervan wijzigen om ze onderling te doen overeenstemmen en eenheid in de terminologie te brengen.

De coördinatie zal het volgende opschrift dragen: "Spoorcodex".

Ze treedt in werking op de dag van de bekrachtiging ervan bij de wet

Art. 227

De Koning bepaalt de datum van inwerkingtreding van deze Spoorcodex.

AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT
N° 53 021/4
DU 22 AVRIL 2013

Sur un avant-projet de loi "portant le Code ferroviaire" et un avant-projet de loi"'insérant un titre 7/1 dans la loi portant le Code ferroviaire, en ce qui concerne les matières visées à l'article 77 de la Constitution".

Le 11 mars 2013, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par le secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur à communiquer un avis, dans un délai de trente jours prorogé jusqu'au 26 avril 2013(*), sur un avant-projet de loi 'portant le Code ferroviaire' et sur un avant-projet de loi 'insérant un titre 7/1 dans la loi portant le Code ferroviaire, en ce qui concerne les matières visées à l'article 77 de la Constitution'.

Les avant-projets ont été examinés par la quatrième chambre le 22 avril 2013. La chambre était composée de Pierre Liénardy, président de chambre, Jacques Jaumotte et Bernard Blero, conseillers d'État, Yves De Cordt et Christian Behrendt, assesseurs, et Colette Gigot, greffier.

Le rapport a été présenté par Yves Chauffoureaux, auditeur.

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

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 22 avril 2013.

*

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1er, alinéa 1er, 1°, des lois coordonnées sur le Conseil d'État, tel qu'il est remplacé par la loi du 2 avril 2003, la section de législation limite son examen au fondement juridique des avant-projets, à la compétence de l'auteur de l'acte ainsi qu'à l'accomplissement des formalités préalables, conformément à l'article 84, § 3, des lois coordonnées précitées.

Sur ces trois points, les avant-projets appellent les observations suivantes.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES

PORTÉE DES AVANT-PROJETS

1. Les avant-projets examinés visent à remplacer par un texte unique les trois lois suivantes, qui assurent, en droit

(*) Par lettre du secrétaire d'État du 12 mars 2013.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE
NR. 53.021/4
VAN 22 APRIL 2013

Over een voorontwerp van wet "houdende de Spoorcodex'"en een voorontwerp van wet "houdende invoeging van een titel 7/1 in de wet houdende de Spoorcodex, voor wat betreft de aangelegenheden bedoeld in artikel 77 van de Grondwet".

Op 11 maart 2013 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken verzocht binnen een termijn van dertig dagen verlengd tot 26 april 2013(*) een advies te verstrekken over een voorontwerp van wet 'houdende de Spoorcodex' en over een voorontwerp van wet 'houdende invoeging van een titel 7/1 in de wet houdende de Spoorcodex, voor wat betreft de aangelegenheden bedoeld in artikel 77 van de Grondwet'.

De voorontwerpen werden door de vierde kamer onderzocht op 22 april 2013. De kamer was samengesteld uit Pierre Liénardy, kamervoorzitter, Jacques Jaumotte en Bernard Blero, staatsraden, Yves De Cordt en Christian Behrendt, assessoren, en Colette Gigot, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Yves Chauffoureaux, auditeur.

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

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 22 april 2013.

*

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

Wat deze drie punten betreft, geven de voorontwerpen aanleiding tot de volgende opmerkingen.

ALGEMENE OPMERKINGEN

STREKKING VAN DE VOORONTWERPEN

1. De voorliggende voorontwerpen strekken ertoe de drie volgende wetten, waarbij de verschillende Europese richtlijnen

(*) Bij brief van staatssecretaris van 12 maart 2013.

belge, la transposition des différentes directives européennes visées à l'article 1er, alinéa 2, de l'avant-projet:

— la loi du 4 décembre 2006 "relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire" (ci-après désignée: "L.U."); la L.U. transpose la directive 91/440/CEE du Conseil du 29 juillet 1991 'relative au développement de chemins de fer communautaires', la directive 95/18/CE du Conseil du 19 juin 1995 'concernant les licences des entreprises ferroviaires' et la directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 "concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire";

— la loi du 19 décembre 2006 "relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire" (ci-après désignée: "L.S."); la L.S. transpose la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 "concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires, ainsi que la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité" (directive sur la sécurité ferroviaire), la directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 "relative à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la Communauté" et partiellement la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 "relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté (refonte)";

— la loi du 26 janvier 2010 "relative à l'interopérabilité ferroviaire au sein de la Communauté européenne" (ci-après désignée: "L.I."); la L.I. transpose la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 'relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté (refonte)'.

Dans le cadre de cette démarche de codification, les dispositions des trois lois précitées ne subissent qu'un nombre limité de modifications, lesquelles sont clairement exposées dans le commentaire des articles, ainsi que dans le tableau de concordance (entre les dispositions du code en projet et les dispositions des trois lois précitées) qui y est joint. Ces modifications visent principalement à parfaire la transposition des différentes directives visées à l'article 1er, alinéa 2, de l'avant-projet.

2. Il convient dès lors de joindre aux tableaux de concordance précités de nouveaux tableaux de transposition, permettant d'établir — dans les deux sens — un lien direct entre les dispositions des avant-projets examinés et celles des directives dont ils assurent la transposition.

L'établissement de ces tableaux de transposition, dont les considérants de certaines des directives transposées

genoemd in artikel 1, tweede lid, van het voorontwerp, in het Belgisch recht worden omgezet, door één enkele tekst te vervangen:

— de wet van 4 december 2006 "betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur" (hierna "W.G." genoemd); de W.G. voorziet in de omzetting van richtlijn 91/440/EEG van de Raad van 29 juli 1991 'betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap', van richtlijn 95/18/EG van de Raad van 19 juni 1995 'betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen' en van richtlijn 2001/14/EG van het Europees Parlement en van de Raad van 26 februari 2001 "inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur";

— de wet van 19 december 2006 "betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen" (hierna "W.E." genoemd); de W.E. voorziet in de omzetting van richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 "inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen en tot wijziging van richtlijn 95/18/EG van de Raad betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen, en van richtlijn 2001/14/EG van de Raad inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheidscertificering" (spoorwegveiligheidsrichtlijn), en van richtlijn 2007/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 "inzake de certificering van machinisten die locomotieven en treinen op het spoorwegsysteem van de Gemeenschap besturen", en in de gedeeltelijke omzetting van richtlijn 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 2008 "betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Gemeenschap (herschikking)";

— de wet van 26 januari 2010 "betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Gemeenschap" (hierna "W.I." genoemd); de W.I. voorziet in de omzetting van richtlijn 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 2008 "betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Gemeenschap (herschikking)";

De bepalingen van de drie voornoemde wetten worden bij deze codificatie slechts in beperkte mate gewijzigd. Die wijzigingen worden duidelijk toegelicht in de artikelsgewijze commentaar en in de daarbij gevoegde concordantietabel (waarin wordt aangegeven met welke bepalingen van de drie voornoemde wetten de bepalingen van de ontworpen codex overeenstemmen). Ze strekken er voornamelijk toe de omzetting van de verschillende richtlijnen genoemd in artikel 1, tweede lid, van het voorontwerp te vervolledigen.

2. Bijgevolg dienen bij de voornoemde concordantietabellen, nieuwe omzettingstabellen te worden gevoegd op basis waarvan — in beide richtingen — een rechtstreeks verband kan worden gelegd tussen de bepalingen van de voorliggende voorontwerpen en die van de richtlijnen die bij die voorontwerpen worden omgezet.

Het opstellen van die omzettingstabellen — in de considerans van sommige omgezette richtlijnen worden de lidstaten

encourageant la publication [1], permettra notamment d'aider les Chambres législatives à se prononcer en connaissance de cause sur le choix des moyens mis en œuvre par l'auteur des avant-projets pour assurer la transposition des directives concernées et d'éviter que l'exercice du droit d'amendement inscrit dans l'article 76 de la Constitution ne dépasse pas les limites du pouvoir d'appréciation laissé aux États membres par le droit européen.

3. Pour ce qui concerne la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 "établissant un espace ferroviaire unique européen (refonte)" (ci-après la directive 2012/34/UE), au sujet de laquelle l'article 1er, alinéa 3, de l'avant-projet, énonce qu'il en opère la transposition partielle, la question se pose de savoir si cette transposition partielle ne concerne que les dispositions et annexes des directives 91/440/CE, 95/18/CE, et 2001/14/CE précitées, restées inchangées, ou si elle concerne également les dispositions et annexes nouvelles de la directive 2012/34/UE.

Interrogé sur ce point, le fonctionnaire délégué a précisé que seul l'article 3, 19°, et l'annexe 2 de la directive 2012/34/UE sont respectivement transposés à l'article 3, 11°, et à l'annexe 1 de l'avant-projet.

Il convient dès lors d'inclure cette directive dans les tableaux de transposition précités et de préciser, dans le commentaire de l'article 1er, les dispositions de la directive 2012/34/UE qui font expressément l'objet de cette transposition partielle.

FORMALITÉS PRÉALABLES

Conformément à l'article 6, § 4, 3°, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, l'avant-projet de loi portant le Code ferroviaire a été soumis à l'avis des gouvernements de région, par courrier daté du 24 janvier 2013. Ce dernier énonce:

"Eu égard au protocole de la Conférence Interministérielle de la Mobilité du 24 avril 2001, je vous saurais gré de bien vouloir me communiquer l'assentiment ou les remarques de votre Gouvernement dans un délai de 60 jours calendrier".

Interrogé sur ce point, le fonctionnaire délégué a fait savoir que seule la Région flamande a communiqué son avis positif en date du 29 avril 2013 et que les deux autres régions n'ont pas répondu dans le délai imparti.

Il y a donc lieu de considérer que la procédure d'association a été respectée.

[1] Voir notamment le considérant 29 de la directive 2007/59/CE, et le considérant 54 de la directive 2008/57/CE.

aangespoord om deze openbaar te maken[1] — zal het meer bepaald gemakkelijker maken voor de wetgevende kamers om zich met kennis van zaken uit te spreken omtrent de keuze van de middelen die de steller van de voorontwerpen aanwendt om de desbetreffende richtlijnen om te zetten en om te voorkomen dat bij de uitoefening van het amenderingsrecht vastgelegd in artikel 76 van de Grondwet de grenzen worden overschreden van de beoordelingsruimte die het Europese recht biedt aan de lidstaten.

3. Wat betreft richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 "tot instelling van één Europese spoorwegruimte (herschikking)" (hierna richtlijn 2012/34/EU genoemd), dat luidens artikel 1, derde lid, van het voorontwerp gedeeltelijk wordt omgezet bij het voorontwerp, rijst de vraag of die gedeeltelijke omzetting alleen betrekking heeft op de bepalingen van en de bijlagen bij de voornoemde richtlijnen 91/440/EG, 95/18/EG en 2001/14/EG, die ongewijzigd zijn gebleven, dan wel of deze ook betrekking heeft op de nieuwe bepalingen van en bijlagen bij richtlijn 2012/34/EU.

De gemachtigde ambtenaar heeft, toen de vraag hem is voorgelegd, gepreciseerd dat alleen artikel 3, 19°, van en bijlage 2 bij richtlijn 2012/34/EU respectievelijk omgezet worden in artikel 3, 11° van en in bijlage 1 bij het voorontwerp.

Die richtlijn moet dan ook in de voornoemde omzettingstabellen worden opgenomen en in de commentaar bij artikel 1 moeten de bepalingen van richtlijn 2012/34/EU worden genoemd waarop die gedeeltelijke omzetting specifiek slaat.

VOORAFGAANDE VORMVEREISTEN

Overeenkomstig artikel 6, § 4, 3°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen is het voorontwerp van wet houdende de Spoorcodex voor advies voorgelegd aan de gewestregeringen bij brief van 24 januari 2013. In die brief staat het volgende:

"Gelet op het protocol van de Interministeriële Conferentie voor Mobiliteit, Infrastructuur en Communicatie van 24 april 2001, vernam ik graag de instemming of de opmerkingen van uw Regering binnen 60 kalenderdagen."

De gemachtigde ambtenaar heeft, toen hem daarnaar is gevraagd, laten weten dat alleen het Vlaams Gewest op 29 april 2013 een positief advies heeft toegestuurd, en dat de overige twee gewesten niet binnen de gestelde termijn hebben geantwoord.

Er kan dus van uitgegaan worden dat de procedure inzake het betrekken van de gewestregeringen bij het uitwerken van een regelgevende tekst in acht genomen is.

[1] Zie onder meer overweging 29 van richtlijn 2007/59/EG en overweging 54 van richtlijn 2008/57/EG.

OBSERVATIONS PARTICULIÈRES RELATIVES À L'AVANT-PROJET DE LOI "PORTANT LE CODE FERROVIAIRE"
(Article 78 de la Constitution)

DISPOSITIF

Article 1er

L'article 1er ne peut être soustrait à la division en chapitres du titre 1er — Dispositions générales —, de l'avant-projet. Au contraire, il doit, constituer la première disposition de son chapitre 1er.

Article 2

La section de législation se demande pourquoi à l'article 2, § 1er, 4°, de l'avant-projet, la deuxième phrase se réfère à l'article 68, § 1er, 3°, et non à l'article 68, § 2, alinéa 3, et par ailleurs, vise l'article 68, § 2, alinéa 5 sans se référer à l'article 68, § 1er, 6°.

Article 3

La définition des "Règles nationales techniques" figurant à l'article 3, 54°, de l'avant-projet se réfère à l'article 17, paragraphe 3, de la directive 2008/57/CE.

Dans un texte normatif de droit interne, il convient de faire référence à la norme nationale qui transpose, dans cet ordre juridique, la disposition d'une directive, plutôt que d'y viser cette dernière. Cependant, il en va différemment lorsque l'on entend viser l'ensemble des normes ou mesures d'exécution prises, dans l'ensemble des États membres de l'Union européenne, en application de la directive concernée. Toutefois, la disposition n'a pas cette portée.

L'article 3, 54°, sera revu à la lumière de cette observation.

2. L'article 3, 56°, doit être rédigé de telle sorte que la définition qu'il contient ne s'applique que sur le réseau ferroviaire belge.

3. Enfin, la section de législation se demande s'il est nécessaire d'établir deux définitions, l'une des "Règles de sécurité" au 55° et l'autre des "Règles nationales de sécurité" au 56°.

L'attention de l'auteur de l'avant-projet est attirée sur le fait que ces deux définitions sont particulièrement importantes pour la compréhension des dispositions de l'avant-projet qui se réfèrent à ces deux notions de "Règles de sécurité" et de "Règles nationales de sécurité" sans qu'il soit toujours aisé de comprendre la portée exacte de ces dispositions compte tenu de l'utilisation de l'une ou l'autre notion.

BIJZONDERE OPMERKINGEN BETREFFENDE HETVOORONTWERP VAN WET "HOUDENDE DE SPOORCODEX"
(Artikel 78 van de Grondwet)

DISPOSITIEF

Artikel 1

Artikel 1 mag niet buiten de indeling in hoofdstukken gehouden worden van titel 1 — Algemene bepalingen — van het voorontwerp. Het moet de eerste bepaling vormen van hoofdstuk 1 van die titel.

Artikel 2

De afdeling Wetgeving vraagt zich af waarom de tweede zin van artikel 2, § 1, 4°, van het voorontwerp verwijst naar artikel 68, § 1, 3°, en niet naar artikel 68, § 2, derde lid, en daarnaast naar artikel 68, § 2, vijfde lid, zonder te verwijzen naar artikel 68, § 1, 6°.

Artikel 3

1. In de definitie van "nationale technische voorschriften" in artikel 3, 54°, van het voorontwerp wordt verwezen naar artikel 17, lid 3, van richtlijn 2008/57/EG.

In een internrechtelijke regelgevende tekst moet verwezen worden naar de nationale rechtsregel die, in de interne rechtsorde, de bepaling van een richtlijn omzet, en niet naar die richtlijn. Dat is evenwel niet het geval wanneer het de bedoeling is te verwijzen naar de gezamenlijke regels of uitvoeringsmaatregelen die in alle lidstaten van de Europese Unie uitgevaardigd zijn met toepassing van de betreffende richtlijn. De voorliggende bepaling heeft evenwel niet die strekking.

Artikel 3, 54°, moet in het licht van die opmerking worden herzien.

2. Artikel 3, 56°, moet zo worden gesteld dat de definitie die daarin wordt gegeven alleen geldt voor het Belgische spoorwegnet.

3. De afdeling Wetgeving vraagt zich ten slotte af of het nodig is twee definities te geven, één voor de "veiligheidsvoorschriften" in onderdeel 55°, en de andere voor de "nationale veiligheidsvoorschriften" in onderdeel 56°.

De aandacht van de steller van het voorontwerp wordt erop gevestigd dat die twee definities bijzonder belangrijk zijn voor een goed begrip van de bepalingen van het voorontwerp waarin naar die twee begrippen, "veiligheidsvoorschriften" en "nationale veiligheidsvoorschriften", verwezen wordt, terwijl het niet altijd eenvoudig is uit te maken wat de precieze strekking is van die bepalingen doordat ze het ene of het andere begrip hanteren.

CHAPITRE 5

“Redevances d’utilisation infrastructure ferroviaire”

Dans la version française de l’intitulé, il y a lieu d’insérer une préposition.

Article 59

Dans la version française, au paragraphe 1er, il convient d’écrire “du présent article” au lieu “de cet article”.

La même observation vaut *mutatis mutandis* pour l’article 76, § 5, alinéa 3, de l’avant-projet.

Article 62

1. Au paragraphe 3, 2°, les mots “de la présente loi” doivent être remplacés par les mots “du présent code”.

2. Au paragraphe 3, 4°, il convient de préciser que la loi sur la protection de la concurrence économique, a été coordonnée le 15 septembre 2006.

3. Au paragraphe 3, 6°, les mots “du présent Code ferroviaire” sont inutiles lorsqu’il s’agit dans le code de renvoyer à un article du même code.

Cette observation vaut pour la suite de l’avant-projet[2].

Article 70

L’article 70, §§ 2 et suivants, de l’avant-projet reprend le prescrit de l’article 27 de la L.U. L’énumération figurant à l’article 70, § 5, ne reprend toutefois pas le point “3° requérir la force publique”, de l’énumération existant à l’article 27, § 2, de la L.U.

Comme en a convenu le fonctionnaire délégué, le commentaire de l’article 70 sera complété pour fournir l’explication nécessaire.

Article 71

Dans la version française, il convient de remplacer les mots “des MSC” par les mots “aux MSC”.

Article 73

L’article 73, § 2, de l’avant-projet, reprend le prescrit de l’article 11, § 2, de la L.S., inséré par la loi du

[2] Principes de technique législative — Guide de rédaction des textes législatifs et réglementaires, www.raadvst-consetat.be, onglet “Technique législative”, recommandation n° 72, a). Voir notamment les articles 132, § 4, alinéa 2, 168, §§ 1er, 3 et 6, 172, § 2, 180, 186, 193, § 5, l’intitulé du chapitre 4 du titre 7 et l’article 220, alinéa 1er.

HOOFDSTUK 5

“Retributies voor het gebruik van de infrastructuur”

In de Franse versie van het opschrift moet een voorzetsel worden toegevoegd.

Artikel 59

In de Franse versie dient in paragraaf 1 “*du présent article*” geschreven te worden in plaats van “*de cet article*”.

Dezelfde opmerking geldt *mutatis mutandis* voor artikel 76, § 5, derde lid, van het voorontwerp.

Artikel 62

1. In paragraaf 3, 2°, behoren de woorden “van deze wet” vervangen te worden door de woorden “van deze codex”.

2. In paragraaf 3, 4°, behoort te worden gepreciseerd dat de wet op de bescherming van de economische mededinging, gecoördineerd werd op 15 september 2006.

3. In paragraaf 3, 6°, zijn de woorden “van deze Spoorcodex” zinloos, aangezien in de codex verwezen wordt naar een artikel van dezelfde codex.

Deze opmerking geldt voor het vervolg van het voorontwerp[2].

Artikel 70

In artikel 70, §§ 2 en volgende, van het voorontwerp wordt het bepaalde in artikel 27 van de W.G. overgenomen. In de opsomming in artikel 70, § 5, wordt punt “3° de openbare macht vorderen” uit de bestaande opsomming in artikel 27, § 2, van de W.G., evenwel niet overgenomen.

De gemachtigde ambtenaar heeft ermee ingestemd om de bespreking van artikel 70 te vervolledigen met de vermelding van de vereiste uitleg.

Artikel 71

In de Franse versie behoren de woorden “des MSC” vervangen te worden door de woorden “aux MSC”.

Artikel 73

In artikel 73, § 2, van het voorontwerp wordt het bepaalde in artikel 11, § 2, van de W.E., ingevoegd bij de wet

[2] Beginselen van de wetgevingstechniek — Handleiding voor het opstellen van wetgevende en reglementaire teksten, www.raadvst-consetat.be, tab “Wetgevingstechniek”, aanbeveling 72, a). Zie inzonderheid de artikelen 132, § 4, tweede lid, 168, §§ 1, 3 en 6, 172, § 2, 180, 186, 193, § 5, het opschrift van hoofdstuk 4 van titel 7 en artikel 220, eerste lid.

29 décembre 2010 “portant des dispositions diverses (1)”. La période de dix-huit mois après l’entrée en vigueur de cette dernière étant échue, il n’y a cependant plus lieu de s’y référer. La rédaction de l’article 73, § 2, sera donc simplifiée sur ce point et rédigée à l’indicatif présent.

Article 80

Le paragraphe 1er, alinéa 1er, fait référence à la certification prévue à l’article 74, 9° et 11°, pour laquelle est prévue la perception d’une redevance.

La section de législation se demande si “les tâches relatives à la certification des conducteurs de train visée au titre 5 [du Code ferroviaire]” prévues à l’article 74, § 1er, 10°, donnent lieu à la perception d’une redevance par l’autorité de sécurité.

Article 99

L’article 99, § 2, alinéa 2 de l’avant-projet correspond à l’article 27, § 2, b), deuxième phrase, de la L.S.

La section de législation observe cependant que la phrase suivante “La certification est fondée sur la documentation soumise par l’entreprise ferroviaire conformément à l’annexe IV” est omise.

Le commentaire de l’article gagnerait à s’en expliquer.

Article 161

Il convient de remplacer les mots “de la loi” par les mots “du présent code” et à la fin de la phrase de supprimer le mot “ferroviaire”.

Articles 222 à 224

1. Les dispositions transitoires des articles 222 à 224 de l’avant-projet doivent être déplacées pour figurer après les dispositions abrogatoires (article 225).

2. En outre, elles gagneraient à être revues afin, d’une part, de ne pas y reprendre celles des dispositions transitoires de la L.U. et de la L.S. qui ont cessé de produire leurs effets, et, d’autre part, d’y mentionner directement les différentes dates de mise en application échelonnée des dispositions nouvelles qui seraient maintenant devenues totalement déterminables[3].

[3] Notamment les dates définies par rapport à l’établissement des registres visés aux articles 132 et 140, de l’avant-projet (articles 37/6 et 37/14 de la L.S., insérés par la loi du 26 janvier 2010, en vigueur le 30 octobre 2011).

van 29 december 2010 “houdende diverse bepalingen (1)”, overgenomen. Aangezien de periode van achttien maanden na de inwerkingtreding van deze wet, verlopen is, behoort er evenwel niet meer naar verwezen te worden. Artikel 73, § 2, dient dus in dat opzicht eenvoudiger en in de onvoltooid tegenwoordige tijd te worden gesteld.

Artikel 80

In paragraaf 1, eerste lid, wordt verwezen naar de certificering waarvan sprake in artikel 74, 9° en 11°, waarvoor in de inning van een retributie wordt voorzien.

De afdeling Wetgeving vraagt zich af of “de taken betreffende de certificering van de treinbestuurders bedoeld in titel 5, [van de Spoorcodex]”, bedoeld in artikel 74, § 1, 10°, aanleiding geven tot de inning van een retributie door de veiligheidsinstantie.

Artikel 99

Artikel 99, § 2, tweede lid, van het voorontwerp stemt overeen met artikel 27, § 2, b), tweede zin, van de W.E.

De afdeling Wetgeving merkt evenwel op dat de zin “De certificering is gebaseerd op de documentatie die door de spoorwegonderneming werd verstrekt overeenkomstig bijlage IV” geschrapt is.

Het verdient aanbeveling om dit toe te lichten in de bespreking van het artikel.

Artikel 161

De woorden “van de wet” behoren vervangen te worden door de woorden “van deze codex” en aan het eind van de zin moet het woord “Spoorcodex” vervangen worden door het woord “codex”.

Artikelen 222 tot 224

1. De overgangsbepalingen van de artikelen 222 tot 224 van het voorontwerp behoren ingevoegd te worden na de opheffingsbepalingen (artikel 225).

2. Bovendien verdient het aanbeveling om deze te herzien teneinde daarin, enerzijds, niet de overgangsbepalingen over te nemen van de W.G. en de W.E. die geen enkele uitwerking meer hebben, en er anderzijds, onmiddellijk melding te maken van de onderscheiden data van de in de tijd gespreide toepassing van de nieuwe bepalingen die nu perfect kunnen worden bepaald[3].

[3] Inzonderheid de data die bepaald worden in het licht van het opmaken van de registers bedoeld in de artikelen 132 en 140 van het voorontwerp (artikelen 37/6 en 37/14 van de W.E., ingevoegd bij de wet van 26 januari 2010, geldend op 30 oktober 2011).

3. À l'article 223 de l'avant-projet, il convient de se référer aux dispositions du titre 5 — Certification des conducteurs de train et des autres personnels de bord assurant des tâches déterminantes pour la sécurité —, plutôt qu'aux dispositions du Titre 4 — Sécurité d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire —.

OBSERVATION FINALE

L'avant- projet contient quelques fautes de grammaire de typographie et de ponctuation. Sa rédaction doit être revue également afin d'en assurer une lisibilité sans faille.

OBSERVATIONS PARTICULIÈRES RELATIVES À L'AVANT-PROJET DE LOI INSÉRANT UN TITRE 7/1 DANS LA LOI DU (…) PORTANT LE CODE FERROVIAIRE, EN CE QUI CONCERNE LES MATIÈRES VISÉES A L'ARTICLE 77 DE LA CONSTITUTION

OBSERVATION PRÉALABLE

Afin que l'article 1er du code rende compte de sa nature, il convient que son article 1er, alinéa 1er, soit modifié par une nouvelle disposition insérée dans cet avant-projet-ci pour modifier l'article 1er, alinéa 1er, du code afin d'y mentionner que son titre 7/1, intitulé Contrôle juridictionnel, règle une matière visée à l'article 77 de la Constitution.

DISPOSITIF

Article 1er

À l'article 1er de l'avant-projet examiné, il convient de viser l'article 77 de la Constitution, et non l'article 78.

Article 2

1. Dans le membre de phrase liminaire de l'article 2 de l'avant-projet, il convient de remplacer les mots "un titre 6/1" par les mots "un titre 7/1".

2. À l'article 221/3, en projet, de la loi portant le Code ferroviaire, il convient de corriger les références faites aux articles 11, 12 et 13, qui se réfèrent à la numérotation du dispositif de la L.S. De l'accord du fonctionnaire délégué, il convient d'y viser les articles 74, 75 et 77 de l'avant-projet.

3. À l'article 221/4, alinéa 6, en projet, il convient de viser l'article 74, § 1er, 13°. Il conviendrait d'y viser également l'article 111, § 1er, 5°.

3. In artikel 223 van het voorontwerp behoort eerder verwezen te worden naar de bepalingen van titel 5 — Certificering van treinbestuurders en ander treinpersoneel dat voor de veiligheid cruciale taken verricht — dan naar de bepalingen van Titel 4 — Exploitatieveiligheid van de spoorweginfrastructuur —.

SLOTOPMERKING

Het voorontwerp bevat een aantal fouten op het vlak van de grammatica, de typografie en de interpunctie. De redactie ervan zou moeten worden herzien, ook om te zorgen voor een vlotte leesbaarheid.

BIJZONDERE OPMERKINGEN BETREFFENDE HET VOORONTWERP VAN WET HOUDENDE INVOEGING VAN EEN TITEL 7/1 IN DE WET VAN (…) HOUDENDE DE SPOORCODEX, VOOR WAT BETREFT DE AANGELEGENHEDEN BEDOELD IN ARTIKEL 77 VAN DE GRONDWET

VOORAFGAANDE OPMERKING

Opdat de strekking van artikel 1 van de codex duidelijk wordt, behoort dat artikel 1, eerste lid, gewijzigd te worden door een nieuwe bepaling die ingevoegd wordt in dat voorontwerp en die strekt tot wijziging van artikel 1, eerste lid, van de codex, zodat daarin vermeld wordt dat titel 7/1 ervan, met het opschrift "Rechterlijke toetsing", een aangelegenheid regelt als bedoeld in artikel 77 van de Grondwet.

DISPOSITIEF

Artikel 1

In artikel 1 van het thans voorliggende voorontwerp behoort verwezen te worden naar artikel 77 van de Grondwet, en niet naar artikel 78.

Artikel 2

1. In de inleidende zinsnede van artikel 2 van het voorontwerp behoren de woorden "een titel 6/1" vervangen te worden door de woorden "een titel 7/1".

2. In het ontworpen artikel 221/3 van de wet houdende de Spoorcodex, behoren de verwijzingen naar de artikelen 11, 12 en 13, waarin teruggegrepen wordt naar de nummering van het dispositief van de W.E., verbeterd te worden. De gemachtigde ambtenaar heeft ermee ingestemd dat daarin verwezen zou worden naar de artikelen 74, 75 en 77 van het voorontwerp.

3. In het ontworpen artikel 221/4, zesde lid, dient verwezen te worden naar artikel 74, § 1, 13°. Er behoort daarin eveneens verwezen te worden naar artikel 111, § 1, 5°.

4. Lorsqu'une loi insère dans une autre une nouvelle division comprenant plusieurs articles, il faut rédiger, d'une part, un article qui insère la nouvelle division avec son intitulé[4] et, d'autre part, un article séparé pour chaque nouvel article qui fait partie de celle-ci [5]. Cette méthode est imposée par le principe de vote article par article inscrit à l'article 76, alinéa 1er, de la Constitution. Elle a, en outre, l'avantage d'offrir une vue claire de toutes les modifications effectuées.

Le greffier, *Le président,*

Colette GIGOT Pierre LIÉNARDY

4. Wanneer een wet in een andere wet een nieuwe indeling invoegt die verschillende artikelen bevat, moet enerzijds een artikel worden geredigeerd waarbij de nieuwe indeling met het opschrift ervan[4] wordt ingevoegd en, anderzijds, een afzonderlijk artikel voor elk nieuw artikel dat er deel van uitmaakt[5]. Deze werkwijze is nodig gezien het principe van de artikelsgewijze stemming, dat gehuldigd wordt in artikel 76, eerste lid, van de Grondwet. Ze heeft bovendien als voordeel dat aldus een duidelijk overzicht wordt geboden van alle aangebrachte wijzigingen.

De griffier, *De voorzitter,*

Colette GIGOT Pierre LIÉNARDY

4 *Principes de technique législative — Guide de rédaction des textes législatifs et réglementaires*, www.raadvst-consetat.be, onglet "Technique législative", recommandation n° 118 et formule F 4-2-11-2.

5 *Ibid.*, formule F 4-2-10-2.

4 *Beginselen van de wetgevingstechniek — Handleiding voor het opstellen van wetgevende en reglementaire teksten*, www.raadvst-consetat.be, tab "Wetgevingstechniek", aanbeveling 118 en formule F 4-2-11-2.

5 *Ibid.*, formule F 4-2-10-2

PROJET DE LOI (I)

ALBERT II, Roi des Belges,

À tous, présents et à venir,

Salut.

sur la proposition de notre ministre de l'Intérieur et du secrétaire d'État à la Mobilité,

Nous avons arrêté et arrêtons:

La ministre de l'Intérieur et le secrétaire d'État à la Mobilité sont chargés de présenter en Notre nom aux Chambres législatives et de déposer à la Chambre des représentants le projet de loi dont la teneur suit:

TITRE 1ER

Dispositions générales

CHAPITRE 1ER

Généralités

Article 1er

Le présent Code ferroviaire règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution, à l'exception du titre 7/1 qui règle une matière visée à l'article 77 de la Constitution.

Le présent Code ferroviaire transpose:

1° la directive 91/440/CEE du Conseil du 29 juillet 1991 relative au développement de chemins de fer communautaires;

2° la directive 95/18/CE du Conseil du 19 juin 1995 concernant les licences des entreprises ferroviaires;

3° la directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité;

4° la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des

WETSONTWERP (I)

ALBERT II, Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen,

Onze Groet.

op de voordracht van onze minister van Binnenlandse Zaken en de staatssecretaris voor Mobiliteit,

hebben Wij besloten en besluiten Wij:

De minister van Binnenlandse Zaken en de staatssecretaris voor Mobiliteit zijn ermee belast het ontwerp van wet, waarvan de tekst hierna volgt, in Onze naam aan de Wetgevende Kamers voor te leggen en bij de Kamer van volksvertegenwoordigers in te dienen:

TITEL 1

Algemene bepalingen

HOOFDSTUK 1

Algemeen

Artikel 1

Deze Spoorcodex regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet, met uitzondering van titel 7/1 die een aangelegenheid als bedoeld in artikel 77 van de Grondwet regelt.

Deze Spoorcodex voorziet in de omzetting van:

1° de richtlijn 91/440/EEG van de Raad van 29 juli 1991 betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap;

2° de richtlijn 95/18/EG van de Raad van 19 juni 1995 betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen;

3° de richtlijn 2001/14/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001, inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheidscertificering;

4° de richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen en tot wijziging van Richtlijn 95/18/EG van de Raad betreffende de verlening

entreprises ferroviaires, ainsi que la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité;

5° la directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relative à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la Communauté;

6° la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté.

Le présent Code ferroviaire transpose partiellement la directive 2012/34/UE du Parlement Européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen.

CHAPITRE 2

Champ d'application

Art. 2

§ 1er. Le présent Code ferroviaire ne s'applique pas:

1° aux infrastructures ferroviaires privées et aux véhicules utilisés sur ces seules infrastructures et destinés à être utilisés exclusivement par leurs propriétaires pour leurs propres opérations de transport de marchandises;

2° aux réseaux ferroviaires qui sont séparés sur le plan fonctionnel du reste du système ferroviaire et qui sont destinés uniquement à l'exploitation de services locaux, urbains ou suburbains de transport de passagers et de marchandises;

3° aux chemins de fer à caractère patrimonial, muséologique et touristique qui disposent de leurs propres réseaux ferroviaires, y compris les ateliers, véhicules et personnels opérant uniquement sur lesdits réseaux et lignes;

4° aux véhicules à caractère patrimonial, muséologique et touristique qui circulent sur le réseau ferroviaire national. Cependant, les règles arrêtées conformément aux articles 27, alinéa 3, 46, alinéa 4, 68 § 2, alinéas 3 et 5, et 70, ainsi que le titre 7 s'appliquent à ces véhicules;

van vergunningen aan spoorwegondernemingen, en van Richtlijn 2001/14/EG van de Raad inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheidscertificering;

5° de richtlijn 2007/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 inzake de certificering van machinisten die locomotieven en treinen op het spoorwegsysteem van de Gemeenschap besturen;

6° de richtlijn 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 2008 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Gemeenschap.

Deze Spoorcodex voorziet in de gedeeltelijke omzetting van de richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte.

HOOFDSTUK 2

Toepassingsgebied

Art. 2

§ 1. Deze Spoorcodex is niet van toepassing op:

1° spoorweginfrastructuur in particuliere eigendom en enkel op deze infrastructuur gebruikte voertuigen die uitsluitend door hun eigenaar voor eigen goederenvervoer worden gebruikt;

2° spoorwegnetwerken die functioneel gescheiden zijn van de rest van het spoorwegsysteem en uitsluitend bestemd zijn voor de exploitatie van lokale, stedelijke of voorstedelijke diensten voor reizigers- en goederenvervoer;

3° spoorwegen met een patrimoniaal, museum- en toeristisch karakter die over hun eigen spoorwegnetwerken beschikken, met inbegrip van de werkplaatsen, de voertuigen en het personeel waarvan de activiteiten beperkt zijn tot deze netwerken en lijnen;

4° voertuigen die uitsluitend bestemd zijn voor patrimoniale, museum- en toeristische doeleinden en die gebruik maken van het nationale spoorwegnetwerk. Niettemin zijn de regels vastgesteld overeenkomstig de artikelen 27, derde lid, 46, vierde lid, 68 § 2, derde en vijfde lid, en 70, alsmede titel 7 van toepassing op deze voertuigen;

5° à l'exception des articles 74, 12° et 82, aux métros, aux tramways et à d'autres systèmes ferroviaires urbains et régionaux faisant usage de light rail ou de tout autre mode lié au rail, pour autant que ces derniers ne circulent pas sur le réseau ferroviaire belge.

§ 2. Le titre 5 ne s'applique pas aux conducteurs de train qui opèrent exclusivement sur des sections de voies qui sont temporairement fermées à la circulation normale pour cause d'entretien, de renouvellement ou de réaménagement du système ferroviaire.

CHAPITRE 3

Définitions

Art. 3

Pour l'application du présent Code, il y a lieu d'entendre par:

1° "Accident": un événement indésirable ou non intentionnel et imprévu, ou un enchaînement particulier d'événements de cette nature, ayant des conséquences préjudiciables; les accidents sont ventilés suivant les types ci-après: collisions, déraillements, accidents aux passages à niveau, accidents de personnes causés par le matériel roulant en marche, incendies et autres;

2° "Accident grave": toute collision de trains ou tout déraillement de train faisant au moins un mort ou au moins cinq blessés graves ou causant d'importants dommages au matériel roulant, à l'infrastructure ou à l'environnement, et tout autre accident similaire ayant des conséquences évidentes sur la réglementation ou la gestion de la sécurité ferroviaire; on entend par "importants dommages" des dommages qui peuvent être immédiatement estimés par un organisme d'enquête à un total d'au moins 2 millions d'euros;

3° "Accord-cadre": la convention définissant les droits et obligations d'un candidat et du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et relative aux capacités de l'infrastructure ferroviaire à répartir et à la tarification à appliquer sur une durée dépassant une seule période de validité de l'horaire de service;

4° "Administration": l'administration chargée du transport ferroviaire;

5° met uitzondering van de artikelen 74, 12° en 82, op metro- en tramsystemen en andere systemen voor stadsvervoer en regionaal spoorwegvervoer door middel van light rail of andere spoorgebonden modi, voor zover die systemen geen gebruik maken van het Belgische spoorwegnetwerk.

§ 2. Titel 5 is niet van toepassing op treinbestuurders die uitsluitend tewerkgesteld zijn op baanvakken die tijdelijk gesloten zijn voor het normale verkeer, ten behoeve van het onderhoud, de vernieuwing of de herinrichting van het spoorwegsysteem.

HOOFDSTUK 3

Definities

Art. 3

Voor de toepassing van deze Codex wordt verstaan onder:

1° "Ongeval": ongewenste of onbedoelde plotse gebeurtenis of reeks gebeurtenissen met schadelijke gevolgen; ongevallen worden in de volgende categorieën onderverdeeld: botsingen, ontsporingen, ongevallen op spoorwegovergangen, persoonlijke ongevallen veroorzaakt door rollend materieel in beweging, branden en andere ongevallen;

2° "Ernstig ongeval": botsing of ontsporing van treinen waarbij ten minste één persoon omkomt of vijf of meer personen ernstig gewond raken of grote schade aan het rollend materieel, de infrastructuur of het milieu veroorzaakt, dan wel een soortgelijk ongeval dat duidelijk consequenties heeft voor de regelgeving op het gebied van de veiligheid op het spoor of het veiligheidsbeheer; onder "grote schade" wordt schade verstaan waarvan de totale kosten onmiddellijk door de onderzoekende instantie op ten minste 2 miljoen euro kunnen worden geraamd;

3° "Kaderovereenkomst": een overeenkomst die de rechten en verplichtingen van een kandidaat en van de spoorweginfrastructuurbeheerder vastlegt en die betrekking heeft op de toe te wijzen spoorweginfrastructuurcapaciteit en de toe te passen tarifering voor een periode die langer is dan de geldigheidsduur van één dienstregelingstijdvak;

4° "Bestuur": het bestuur belast met het spoorwegvervoer;

5° “Agence”: l’Agence ferroviaire européenne instituée par le règlement (CE) n° 881/2004 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004;

6° “Agrément de sécurité”: l’agrément délivré au gestionnaire de l’infrastructure ferroviaire par l’autorité de sécurité;

7° “Attestation”: l’attestation complémentaire harmonisée précisant les infrastructures sur lesquelles le titulaire est autorisé à conduire et le matériel roulant que le titulaire est autorisé à conduire;

8° “Autorisation de mise en circulation”: l’acte par lequel l’utilisation d’un sous-système est autorisée sur le réseau ferroviaire belge;

9° “Autorité de sécurité”: l’autorité chargée des tâches relatives à la sécurité et à l’interopérabilité des chemins de fer;

10° “Autres personnels de bord assurant des tâches déterminantes pour la sécurité d’exploitation”: les personnes embarqués dans le train qui ne sont pas des conducteurs de train, mais qui contribuent à la sécurité du train et à celle des passagers et marchandises transportés. Dans le cadre du présent Code et de ses arrêtés d’exécution ce personnel est désigné par le terme: “accompagnateurs de train de voyageurs”. Ce personnel ne comprend pas le personnel de Securail;

11° “Candidat”: toute entreprise ferroviaire ou d’autres personnes physiques ou morales ou entités, comme par exemple les autorités compétentes visées dans le règlement (CE) n° 1370/2007 et les chargeurs, les transitaires et les opérateurs de transports combinés ayant des raisons commerciales ou de service public d’acquérir des capacités de l’infrastructure;

12° “Capacité de l’infrastructure ferroviaire”: la disponibilité permettant de programmer des sillons sollicités pour un segment de l’infrastructure ferroviaire pendant une certaine période;

13° “Cas spécifique”: toute partie du système ferroviaire qui nécessite des dispositions particulières dans les STI, temporaires ou définitives, en raison de contraintes géographiques, topographiques, d’environnement urbain ou de cohérence par rapport au système existant. Cela peut comprendre notamment les lignes et réseaux ferroviaires isolés du reste de l’Union européenne, le gabarit, l’écartement ou l’entraxe des voies, les véhicules exclusivement destinés à un usage local, régional ou historique et les véhicules en provenance ou à destination de pays tiers;

5° “Bureau”: het Europees Spoorwegbureau opgericht bij verordening (EG) nr. 881/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004;

6° “Veiligheidsvergunning”: de vergunning die door de veiligheidsinstantie aan een spoorweginfrastructuurbeheerder wordt verleend.;

7° “Bevoegdheidsbewijs”: het geharmoniseerde aanvullende bevoegdheidsbewijs waarin de infrastructuur en het rollend materieel worden genoemd waar of waarmee de treinbestuurder mag rijden;

8° “Toelating tot indienststelling”: handeling waardoor een vergunning wordt toegekend voor het gebruik van een subsysteem op het Belgische spoorwegnetwerk;

9° “Veiligheidsinstantie”: de overheid belast met de taken inzake veiligheid en interoperabiliteit op het spoor;

10° “Ander treinpersoneel dat voor de exploitatieveiligheid cruciale taken verricht”: treinpersoneel dat geen treinbestuurder is, maar dat bijdraagt tot het waarborgen van de veiligheid van de trein, de passagiers en de vervoerde goederen. In het kader van deze Codex en zijn uitvoeringsbesluiten wordt dit personeel aangeduid met het woord “begeleiders van reizigerstreinen”. Dit personeel omvat niet het personeel van Securail;

11° “Kandidaat”: elke spoorwegonderneming of andere natuurlijke of rechtspersonen of entiteiten, zoals de bevoegde overheidsinstanties in de zin van de verordening (EG) nr. 1370/2007 en verladers, expediteurs en operatoren van gecombineerd vervoer, die om redenen van openbare dienst of om commerciële redenen belang hebben bij de verwerving van infrastructuurcapaciteit;

12° “Spoorweginfrastructuurcapaciteit”: het vermogen om voor een bepaalde periode de voor een spoorweginfrastructuurelement gevraagde treinpaden te plannen;

13° “Specifiek geval”: elk deel van het spoorwegsysteem waarvoor om geografische of topografische redenen of omwille van het stadsmilieu en de samenhang van het bestaande systeem, bijzondere tijdelijke of definitieve bepalingen in de TSI’s moeten worden opgenomen. Dergelijke gevallen zijn bijvoorbeeld spoorweglijnen en -netwerken die niet verbonden zijn met het netwerk in de rest van de Europese Unie, het profiel, de spoorwijdte of de spoorafstand, alsmede voertuigen die bestemd zijn voor strikt lokaal, regionaal of historisch gebruik en voertuigen met een plaats van vertrek of bestemming in derde landen;

14° “Causes”: les actions, omissions, événements ou conditions, ou une combinaison de ceux-ci, qui ont conduit à l’accident ou l’incident;

15° “Centre de formation”: une entité reconnue par l’autorité de sécurité pour donner des cours de formation;

16° “Certificat de sécurité”: le document délivré par l’autorité de sécurité qui a pour objet de démontrer que l’entreprise ferroviaire a établi son système de gestion de la sécurité et est en mesure de satisfaire aux exigences définies dans les STI, dans d’autres dispositions pertinentes du droit européen ainsi que dans les règles de sécurité, afin de maîtriser les risques et de fournir des services de transport sur le réseau en toute sécurité;

17° “Certification du personnel de bord”: la vérification qu’un candidat à la fonction de personnel de bord possède les aptitudes psychologiques, médicales et professionnelles requises;

18° “Conducteur de train”: une personne apte et autorisée à conduire de façon autonome, responsable et sûre des trains, y compris les locomotives, les locomotives de manœuvre, les trains de travaux, les véhicules ferroviaires d’entretien et d’assistance ou les trains destinés au transport ferroviaire de passagers ou de marchandises;

19° “Constituant d’interopérabilité”: tout composant élémentaire, groupe de composants, sous-ensemble ou ensemble complet de matériels incorporés ou destinés à être incorporés dans un sous-système, dont dépend directement ou indirectement l’interopérabilité du système ferroviaire. La notion de “constituant” recouvre des objets matériels mais aussi immatériels comme les logiciels;

20° “Coordination”: la procédure mise en œuvre par le gestionnaire de l’infrastructure ferroviaire afin de rechercher une solution en cas de demandes concurrentes pour la réservation de capacités de l’infrastructure ferroviaire;

21° “Détenteur”: la personne ou l’entité propriétaire du véhicule ou disposant d’un droit de disposition sur celui-ci, qui exploite ledit véhicule à titre de moyen de transport et est inscrite en tant que telle au registre national des véhicules (RNV);

22° “Document de référence du réseau”: le document qui précise, de manière détaillée, la description du réseau, les règles générales pour y circuler, les délais, les procédures et les critères relatifs aux systèmes de

14° “Oorzaken”: de handelingen, verzuimen, gebeurtenissen of omstandigheden, of een combinatie daarvan, die tot het ongeval of het incident hebben geleid;

15° “Opleidingscentrum”: een entiteit die door de veiligheidsinstantie is erkend voor het geven van opleidingscursussen;

16° “Veiligheidscertificaat”: het document dat door de veiligheidsinstantie wordt verleend met als doel te gelden als bewijs dat de spoorwegonderneming een veiligheidsbeheersysteem tot stand heeft gebracht en kan voldoen aan de eisen die zijn vastgelegd in de TSI’s en andere toepasselijke Europese wetgeving en in veiligheidsvoorschriften teneinde risico’s te beheersen en op een veilige manier vervoerdiensten op het netwerk te kunnen aanbieden;

17° “Certificering van het treinpersoneel”: het nagaan of een kandidaat beschikt over de vereiste psychologische, medische en vakbekwaamheid;

18° “Treinbestuurder”: een persoon die in staat en gemachtigd is tot het zelfstandig, verantwoordelijk en veilig besturen van treinen, daaronder begrepen locomotieven, rangeerlocomotieven, werktreinen, onderhoudsspoorwagens, hulptreinen of treinen voor het vervoer van reizigers of goederen;

19° “Interoperabiliteitsonderdeel”: elke basiscomponent, groep componenten, deel van een samenstel of volledig samenstel van materieel, deel uitmakend of bestemd om deel uit te maken van een subsysteem, en waarvan de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem rechtstreeks of onrechtstreeks afhankelijk is. Het begrip “onderdeel “bevat materiële en ook immateriële zaken, zoals programmatuur;

20° “Coördinatie”: de procedure die door de spoorweginfrastructuurbeheerder wordt gevolgd om een oplossing te vinden in geval van concurrerende aanvragen om spoorweginfrastructuurcapaciteit te reserveren;

21° “Houder”: de persoon of entiteit die eigenaar is van het voertuig of het recht heeft het te gebruiken, die dat voertuig exploiteert als vervoermiddel en die als zodanig is ingeschreven in het Nationaal Voertuigenregister (NVR);

22° “Netverklaring”: de verklaring waarin op gedetailleerde wijze de beschrijving van het netwerk, de algemene verkeersregels, de termijnen, de procedures en criteria betreffende de regelingen voor de heffing

tarification et de répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire; ce document contient aussi toutes les autres informations nécessaires pour permettre l'introduction de demandes de capacités de l'infrastructure ferroviaire;

23° "Enquête": une procédure visant à prévenir les accidents et incidents et consistant à collecter et analyser des informations, à tirer des conclusions, y compris la détermination des causes et, le cas échéant, à formuler des recommandations en matière de sécurité;

24° "Enquêteur principal": la personne responsable de l'organisation, de la conduite et du contrôle d'une enquête;

25° "Entité adjudicatrice": toute entité publique ou privée, qui commande la conception et/ou la construction, le renouvellement ou le réaménagement d'un sous-système. Cette entité peut être une entreprise ferroviaire, un gestionnaire d'infrastructure ou un détenteur, ou bien le concessionnaire qui est chargé de la mise en œuvre d'un projet;

26° "Entité chargée de l'entretien": une entité chargée de l'entretien d'un véhicule et inscrite en tant que telle dans le Registre national des véhicules;

27° "Entreprise ferroviaire": toute entreprise à statut privé ou public et titulaire d'une licence conformément à la législation européenne applicable, dont l'activité principale est la fourniture de prestations de transport de marchandises et/ou de voyageurs par chemin de fer, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise; ce terme recouvre aussi les entreprises qui assurent uniquement la traction;

28° "Exigences essentielles": l'ensemble des conditions décrites à l'annexe 16 auxquelles doivent satisfaire le système ferroviaire, les sous-systèmes et les constituants d'interopérabilité y compris les interfaces;

29° "Gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire": tout organisme ou toute entreprise chargés en particulier de l'établissement et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire. Ceci peut également inclure la gestion des systèmes de contrôle et de sécurité de l'infrastructure. Les fonctions de gestionnaire de l'infrastructure sur tout ou partie d'un réseau peuvent être attribuées à plusieurs organismes ou entreprises;

30° "Horaire de service": les données définissant tous les mouvements programmés des trains et du matériel

van gebruiksrechten en de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit zijn vastgelegd; dit document bevat verder alle andere gegevens die nodig zijn om de aanvragen voor spoorweginfrastructuurcapaciteit in te dienen;

23° "Onderzoek": een procedure die erop gericht is ongevallen en incidenten te voorkomen en die bestaat uit de verzameling en analyse van informatie, het trekken van conclusies, met inbegrip van het bepalen van de oorzaken en, in voorkomend geval, het formuleren van veiligheidsaanbevelingen;

24° "Hoofdonderzoeker": de persoon die is belast met de organisatie en de uitvoering van en het toezicht op een onderzoek;

25° "Aanbestedende dienst": elke openbare of privaatrechtelijke entiteit die opdracht geeft voor het ontwerp en/of de bouw, de vernieuwing of de verbetering van een subsysteem. Deze entiteit kan ofwel een spoorwegonderneming, een infrastructuurbeheerder of een houder zijn, ofwel een concessionaris die belast is met de uitvoering van een project;

26° "Een met het onderhoud belaste entiteit": een entiteit die belast is met het onderhoud van een voertuig en als zodanig ingeschreven is in het Nationaal Voertuigenregister;

27° "Spoorwegonderneming": iedere publiek- of privaatrechtelijke onderneming die in het bezit is van een vergunning overeenkomstig de toepasselijke Europese regelgeving en waarvan de voornaamste activiteit bestaat in het verlenen van spoorwegvervoerdiensten voor goederen en/of voor reizigers, waarbij die onderneming voor de tractie moet zorgen; hiertoe behoren ook ondernemingen die uitsluitend tractie leveren;

28° "Essentiële eisen": het geheel van de in bijlage omschreven voorwaarden waaraan het spoorwegsysteem, de subsystemen en de interoperabiliteitsonderdelen, met inbegrip van de interfaces, moeten voldoen;

29° "Spoorweginfrastructuurbeheerder": elke instantie of onderneming die in het bijzonder voor de totstandbrenging en het onderhoud van de spoorweginfrastructuur verantwoordelijk is. Dit kan tevens het beheer omvatten van de systemen voor controle en veiligheid van de infrastructuur. De functies van de infrastructuurbeheerder van een netwerk of deel van een netwerk kunnen aan verschillende instanties of ondernemingen worden toegewezen;

30° "Dienstregeling": de gegevens over alle geprogrammeerde bewegingen van treinen en rollend

roulant, sur l'infrastructure ferroviaire concernée, pendant la période de validité de cet horaire;

31° "Incident": tout événement, autre qu'un accident ou un accident grave, lié à l'exploitation de trains et affectant la sécurité d'exploitation;

32° "Infrastructure ferroviaire": l'ensemble des éléments visés à l'annexe I, partie A, du règlement (CE) n° 851/2006 de la Commission du 9 juin 2006 relatif à la fixation du contenu des différentes positions des schémas de comptabilisation de l'annexe Ire du règlement (CEE) n° 1108/70 du Conseil du 4 juin 1970;

33° "Infrastructure saturée": la section de l'infrastructure ferroviaire pour laquelle les demandes de capacités de l'infrastructure ferroviaire ne peuvent être totalement satisfaites pendant certaines périodes, même après coordination des différentes demandes de réservation de capacités;

34° "Interopérabilité": l'aptitude d'un système ferroviaire à permettre la circulation sûre et sans rupture de trains en accomplissant les performances requises pour ces lignes. Cette aptitude dépend de l'ensemble des conditions réglementaires, techniques et opérationnelles qui doivent être remplies pour satisfaire aux exigences essentielles;

35° "Licence": l'attestation par laquelle une entreprise est reconnue par l'autorité compétente d'un État membre de l'Union européenne comme entreprise ferroviaire pour les fournitures de services de transport ferroviaire qui y sont mentionnées;

36° "Licence de conducteur de train": le permis délivré à un conducteur de train par l'autorité de sécurité attestant que le conducteur remplit des conditions minimales en matière d'exigences médicales, psychologiques, de scolarité de base et de compétences professionnelles générales;

37° "Méthodes de sécurité communes (MSC)": les méthodes qui seront élaborées pour décrire comment évaluer les niveaux de sécurité, la réalisation des objectifs de sécurité et la conformité à d'autres exigences en matière de sécurité;

38° "ministre": le ministre qui a la régulation du transport ferroviaire dans ses attributions;

39° "Mise en exploitation": ensemble des opérations en ce compris la mise à jour de l'agrément de sécurité et des certificats de sécurité par lesquelles l'utilisation

materieel die gedurende de periode dat de dienstregeling geldt op de betreffende spoorweginfrastructuur zullen worden uitgevoerd;

31° "Incident": elk voorval, ander dan een ongeval of een ernstig ongeval dat verband houdt met de exploitatie van treinen en dat de exploitatieveiligheid aantast;

32° "Spoorweginfrastructuur": het geheel van de elementen bedoeld in bijlage I, deel A, van verordening (EG) nr. 851/2006 van de Commissie van 9 juni 2006 betreffende de vaststelling van de inhoud van de verschillende posten van de boekhoudkundige schema's bedoeld in bijlage I bij de verordening (EEG) nr. 1108/70 van de Raad van 4 juni 1970;

33° "Overbelaste infrastructuur": het gedeelte van de spoorweginfrastructuur waarvoor gedurende bepaalde tijdvakken, zelfs na coördinatie van de verschillende capaciteitsaanvragen, niet volledig aan de infrastructuurcapaciteitaanvraag kan worden voldaan;

34° "Interoperabiliteit": de geschiktheid van een spoorwegsysteem voor een veilig en ononderbroken treinverkeer waarbij de voor de betrokken lijnen vereiste prestaties worden verricht. Deze geschiktheid hangt af van het geheel van wettelijke, technische en operationele voorwaarden die moeten vervuld worden om aan de essentiële eisen te voldoen;

35° "Vergunning": de vergunning waardoor een onderneming door een bevoegde overheid van een lidstaat van de Europese Unie wordt erkend als spoorwegonderneming voor de verlening van de spoorwegvervoerdiensten die erop vermeld zijn;

36° "Vergunning van treinbestuurder": de vergunning afgegeven aan een treinbestuurder door de veiligheidsinstantie die attesteert dat de treinbestuurder voldoet aan de minimumvoorwaarden voor wat betreft medische eisen, psychologische eisen, basisscholing en algemene vakbekwaamheid;

37° "Gemeenschappelijke veiligheidsmethoden (GVM)": de methoden die worden ontwikkeld om te beschrijven hoe de veiligheidsniveaus, het bereiken van de veiligheidsdoelen en de conformiteit met andere veiligheidsvoorschriften worden beoordeeld;

38° "Minister": de minister die bevoegd is voor de regulering van het spoorwegvervoer;

39° "Ingebruikname": alle handelingen waardoor het gebruik van een subsysteem of van een verzameling van subsystemen wordt toegelaten op het Belgische

d'un sous-système ou d'un ensemble de sous-systèmes est autorisé sur le réseau ferroviaire belge;

40° "Mise en service": l'ensemble des opérations par lesquelles un sous-système ou un véhicule est mis en état de fonctionnement nominal;

41° "Norme harmonisée": toute norme européenne adoptée par l'un des organismes de normalisation européens énumérés à l'annexe I de la directive 98/34/CE du Parlement européen et du Conseil du 22 juin 1998 prévoyant une procédure d'information dans le domaine des normes et réglementations techniques et des règles relatives aux services de la société de l'information et qui, seule ou conjointement à d'autres normes, constitue une solution pour le respect d'une disposition légale;

42° "Objectifs de sécurité communs (OSC)": les niveaux de sécurité que doivent au moins atteindre les différentes parties du système ferroviaire (comme le système ferroviaire conventionnel, le système ferroviaire à grande vitesse, les tunnels ferroviaires de grande longueur ou les lignes uniquement utilisées pour le transport de marchandises) et le système dans son ensemble, exprimés sous forme de critères d'acceptation des risques;

43° "Organe de contrôle": l'autorité de régulation économique du transport ferroviaire;

44° "Organisme d'enquête": l'organe chargé de mener les enquêtes sur les accidents et les incidents;

45° "Organismes désignés": les organismes chargés d'instruire la procédure de vérification des sous-systèmes par rapport aux règles nationales techniques en l'absence de STI ou en cas de dérogation à celles-ci;

46° "Organismes notifiés": les organismes chargés d'évaluer la conformité ou l'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité ou d'instruire la procédure de vérification "CE" des sous-systèmes;

47° "Paramètre fondamental": toute condition réglementaire, technique ou opérationnelle qui est essentielle pour l'interopérabilité et qui est spécifiée dans les STI pertinentes;

48° "Partie intéressée": l'entreprise ferroviaire qui a introduit une demande de capacités de l'infrastructure ainsi que les autres parties qui souhaitent formuler des commentaires au sujet de l'incidence que l'horaire de

spoorwegnetwerk, hieronder begrepen de bijgewerkte veiligheidsvergunning en de veiligheidscertificaten;

40° "Indienststelling": alle handelingen door middel waarvan een subsysteem of een voertuig in zijn nominale werkingstoestand wordt gebracht;

41° "Geharmoniseerde norm": elke Europese norm die is opgesteld door één van de Europese normalisatie-instellingen die vermeld worden in bijlage I bij richtlijn 98/34/EG van het Europees Parlement en de Raad van 22 juni 1998 betreffende een informatieprocedure op het gebied van normen en technische voorschriften en regels betreffende de diensten van de informatiemaatschappij, en die alleen of samen met andere normen een oplossing vormt voor het probleem van de naleving van een wetgevingsbepaling;

42° "Gemeenschappelijke veiligheidsdoelen (GVD)": de veiligheidsniveaus die ten minste moeten worden gehaald door de verschillende onderdelen van het spoorwegsysteem (zoals het conventionele spoorwegsysteem, het hogesnelheidsspoorwegsysteem, lange spoorwegtunnels of lijnen die uitsluitend voor goederenvervoer worden gebruikt) en door het systeem als geheel in de vorm van criteria voor risicoacceptatie;

43° "Toezichthoudende orgaan": de overheid bevoegd voor de economische regulering van het spoorwegvervoer;

44° "Onderzoeksorgaan": het orgaan belast met het uitvoeren van onderzoeken naar ongevallen en incidenten;

45° "Aangewezen instanties": de instanties die belast zijn met het onderzoek ten behoeve van de keuringsprocedure van de subsystemen aan de hand van de nationale technische voorschriften bij afwezigheid van TSI's of ingeval van afwijking ervan;

46° "Aangemelde instanties": de instanties die belast zijn met het onderzoek ten behoeve van de keuringsprocedure "EG" van de subsystemen aan de hand van de van toepassing zijnde veiligheidsvoorschriften;

47° "Fundamentele parameter": elke reglementaire, technische of operationele voorwaarde die essentieel is voor de interoperabiliteit en die nader bepaald wordt door de relevante TSI's;

48° "Belanghebbende partij": de spoorwegonderneming die een aanvraag voor spoorweginfrastructuurcapaciteit heeft ingediend, evenals de andere partijen die bemerkingen willen maken over de weerslag die

service pourrait avoir sur leur aptitude à fournir des services ferroviaires durant la période de validité de l'horaire de service;

49° "Personnel de bord": le personnel composé, d'une part, des conducteurs de train et, d'autre part, des autres personnels de bord assurant des tâches déterminantes pour la sécurité;

50° "Plan de renforcement des capacités": une mesure ou une série de mesures, assorties d'un calendrier de mise en œuvre et visant à réduire les contraintes en matière de capacité qui entraînent la déclaration d'une section de l'infrastructure ferroviaire comme "infrastructure saturée";

51° "Projet à un stade avancé de développement": tout projet dont la phase de planification/construction est à un stade tel qu'une modification des spécifications techniques serait inacceptable pour l'État membre concerné. Cet empêchement peut être de nature juridique, contractuelle, économique, financière, sociale ou environnementale et doit être dûment justifié;

52° "Réaménagement": les travaux importants de modification d'un sous-système ou d'une partie de sous-système améliorant les performances globales du sous-système;

53° "Registre national des véhicules (RNV)": le registre des véhicules autorisés à circuler sur le réseau ferroviaire belge;

54° "Règles nationales techniques": les règles de sécurité visées à l'article 171 du présent Code ferroviaire;

55° "Règles de sécurité": toutes les règles qui contiennent des exigences en matière de sécurité ferroviaire, imposées sur le réseau belge, quel que soit l'organisme qui les édicte;

56° "Règles nationales de sécurité": toutes les règles qui contiennent des exigences en matière de sécurité ferroviaire, qui sont imposées au niveau du réseau ferroviaire belge et sont applicables à plus d'une entreprise ferroviaire, quel que soit l'organisme qui les prescrit;

57° "Renouvellement de l'infrastructure ferroviaire": les travaux importants de substitution d'un sous-système ou d'une partie de sous-système ne modifiant pas les performances globales du sous-système;

de dienstregeling zou kunnen hebben op de mogelijkheid tot het verlenen van spoorwegdiensten tijdens de geldigheidsperiode van de dienstregeling;

49° "Treinpersoneel": het personeel samengesteld uit, enerzijds, treinbestuurders en, anderzijds, ander treinpersoneel dat voor de veiligheid cruciale taken verricht;

50° "Capaciteitsvergrotingsplan": een maatregel of een reeks van maatregelen met een tijdschema voor de uitvoering daarvan die wordt voorgesteld om de capaciteitsbeperkingen te verminderen die ertoe leiden dat een infrastructuurgedeelte tot "overbelaste spoorweginfrastructuur" wordt verklaard;

51° "Project in een vergevorderd stadium van ontwikkeling": elk project waarvan de planning/aanlegfase zodanig is gevorderd dat een wijziging van de technische specificaties onaanvaardbaar zou zijn voor de betrokken lidstaat. Dit beletsel kan van juridische, contractuele, economische, financiële of sociale aard zijn of verband houden met milieuredenen en moet voldoende gemotiveerd worden;

52°"Verbetering": belangrijke werkzaamheden waarbij een subsysteem of een deel van een subsysteem wordt gewijzigd en die een verbetering van de algemene prestaties van het subsysteem tot gevolg hebben;

53° "Nationaal voertuigenregister (NVR)": het register van voertuigen waarmee het is toegestaan om te rijden op het Belgische spoorwegnetwerk;

54° "Nationale technische voorschriften": de veiligheidsvoorschriften bedoeld in artikel 171 van deze Spoorcodex;

55° "Veiligheidsvoorschriften": alle voorschriften die eisen betreffende de veiligheid op het spoor bevatten die van toepassing zijn op het Belgische netwerk van welke instantie de regelgeving ook uitgaat;

56° "Nationale veiligheidsvoorschriften": alle voorschriften die eisen betreffende de veiligheid op het spoor bevatten die opgelegd worden aan het Belgische netwerk en die van toepassing zijn op meer dan één spoorwegonderneming, ongeacht welke instantie ze uitvaardigt;

57° "Vernieuwing van de spoorweginfrastructuur": belangrijke vervangingswerkzaamheden waarbij een subsysteem of deel van een subsysteem wordt gewijzigd en die geen wijziging van de algemene prestaties van het subsysteem tot gevolg hebben;

58° “Répartition”: l’affectation par le gestionnaire de l’infrastructure ferroviaire des capacités de l’infrastructure ferroviaire;

59° “Réseau”: les lignes, les gares, les terminaux et tout type d’équipement fixe nécessaire pour assurer l’exploitation sûre et continue du système ferroviaire;

60° “Série”: un nombre de véhicules identiques dont la conception relève du même type;

61° “Service de transport international de marchandises”: un service de transport ferroviaire de marchandises dans le cadre duquel le train franchit au moins une fois la frontière d’un État membre; le train peut être assemblé et/ou divisé, et les différentes parties le constituant peuvent avoir des provenances et destinations différentes, à condition que tous les wagons franchissent au moins une frontière;

62° “Service de transport international de voyageurs”: un service de transport de voyageurs dans le cadre duquel le train franchit au moins une fois la frontière d’un État membre et dont l’objet principal est le transport de voyageurs entre gares situées dans des États membres différents; le train peut être divisé ou assemblé et divisé, et les différentes parties le constituant peuvent avoir des provenances et des destinations différentes, à condition que toutes les voitures franchissent au moins une frontière;

63° “Service ferroviaire”: toute prestation de transport national ou international de voyageurs, de marchandises ou de transport combiné national ou international de marchandises;

64° “Sillon”: la capacité de l’infrastructure ferroviaire requise pour faire circuler un train d’un point à un autre à un moment donné;

65° “Sous-systèmes”: le résultat de la subdivision du système ferroviaire tel qu’indiqué à l’annexe 15 et pour lequel des exigences essentielles doivent être définies. Ces sous-systèmes sont de nature structurelle ou fonctionnelle;

66° “Spécification européenne”: une spécification technique commune, un agrément technique européen ou une norme nationale transposant une norme européenne tels que définis à l’article 67*bis* de l’arrêté royal du 10 janvier 1996 relatif aux marchés publics de travaux, de fournitures et de services dans les secteurs de l’eau, de l’énergie, des transports et des services postaux;

58° “Toewijzing”: de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit door de spoorweginfrastructuurbeheerder;

59° “Netwerk”: de lijnen, stations, terminals en alle soorten vaste uitrusting die nodig zijn voor een veilige en continue uitbating van het spoorwegsysteem;

60° “Serie”: een aantal identieke voertuigen van hetzelfde type-ontwerp;

61° “Internationale goederenvervoerdienst”: een spoorwegvervoerdienst van goederen waarbij de trein ten minste één keer de grens van een lidstaat overschrijdt; de trein kan worden samengesteld en/of gesplitst en de verschillende delen ervan kunnen een verschillende herkomst en bestemming hebben, zolang alle wagons ten minste één grens overschrijden;

62° “Internationale reizigersvervoerdienst”: een reizigersvervoerdienst in het kader waarvan de trein ten minste eenmaal de grens van een lidstaat oversteekt en die in hoofdzaak bedoeld is om reizigers tussen stations in verschillende lidstaten te vervoeren; de trein kan worden gesplitst of samengesteld en gesplitst en de samenstellende delen kunnen een verschillende herkomst en bestemming hebben, op voorwaarde dat alle rijtuigen ten minste één grens oversteken;

63° “Spoorwegvervoerdienst”: elk nationaal of internationaal vervoer van reizigers of van goederen of elk nationaal of internationaal gecombineerd vervoer van goederen;

64° “Treinpad”: de spoorweginfrastructuurcapaciteit die nodig is om een trein in een bepaald tijdvak tussen twee plaatsen te laten rijden;

65° “Subsystemen”: het resultaat van de onderverdeling van het spoorwegsysteem zoals omschreven in bijlage 15 waarvoor essentiële eisen moeten worden gedefinieerd. Deze subsystemen zijn van structurele of functionele aard;

66° “Europese specificatie”: een gemeenschappelijke technische specificatie, een Europese technische goedkeuring of een nationale norm waarin een Europese norm is omgezet, zoals gedefinieerd in artikel 67*bis* van het koninklijk besluit van 10 januari 1996 betreffende de overheidsopdrachten voor aanneming van werken, leveringen en diensten in de sectoren van water, energie, vervoer en postdiensten;

67° “Spécifications techniques d’interopérabilité (STI)”: les spécifications dont chaque sous-système ou partie de sous-système fait l’objet en vue de satisfaire aux exigences essentielles et d’assurer l’interopérabilité du système ferroviaire;

68° “Substitution dans le cadre d’un entretien”: le remplacement de composants par des pièces de fonction et performances identiques dans le cadre d’un entretien préventif ou correcteur;

69° “Système de gestion de la sécurité”: l’organisation et les dispositions établies par le gestionnaire de l’infrastructure ferroviaire ou une entreprise ferroviaire pour assurer la gestion sûre de ses activités;

70° “Système ferroviaire”: le système constitué par les infrastructures ferroviaires, comprenant les lignes et les installations fixes du système ferroviaire, et les véhicules de toute catégorie et origine, qui parcourent ces infrastructures;

71° “Système ferroviaire transeuropéen”: les systèmes ferroviaires transeuropéens conventionnels et à grande vitesse décrits à l’annexe 14;

72° “Type de véhicule”: un type de véhicule définissant les caractéristiques de conception essentielles du véhicule, telles que visées par l’attestation d’examen de type “CE “unique décrite dans le module B de l’annexe II de la décision n° 768/2008/CE du Parlement européen et du Conseil du 9 juillet 2008 relative à un cadre commun pour la commercialisation des produits et abrogeant la décision 93/465/CEE du Conseil;

73° “Véhicule”: un véhicule ferroviaire apte à circuler sur ses propres roues sur une ligne ferroviaire, avec ou sans traction. Un véhicule se compose d’un ou plusieurs sous-systèmes de nature structurelle et fonctionnelle ou de parties de ces sous-systèmes.

67° “Technische specificatie interoperabiliteit (TSI)”: de specificaties die voor elk subsysteem of gedeelte van een subsysteem gelden, ten einde aan de essentiële eisen te voldoen en de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem te verzekeren;

68° “Vervanging in het kader van een onderhoud”: vervanging van onderdelen door onderdelen met een identieke functie en identieke prestaties in het kader van preventief onderhoud of herstelwerkzaamheden;

69° “Veiligheidsbeheersysteem”: de organisatie en de regelingen die door de spoorweginfrastructuurbeheerder of een spoorwegonderneming tot stand zijn gebracht om hun activiteiten veilig te laten verlopen;

70° “Spoorwegsysteem”: het systeem van de spoorweginfrastructuur, bestaande uit de lijnen en vaste installaties van het spoorwegnetwerk en het rollend materieel, ongeacht categorie of herkomst, dat gebruik maakt van deze infrastructuur;

71° “Trans-Europese spoorwegsysteem”: de in bijlage 14 beschreven trans-Europese conventionele spoorwegsystemen en trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsystemen;

72° “Voertuigtype”: een voertuigtype dat beantwoordt aan de fundamentele ontwerpkenmerken van het voertuig aangegeven in een enkele verklaring van “EG “-typeonderzoek zoals omschreven in module B van bijlage II van het besluit nr. 768/2008/EG van het Europees Parlement en de Raad van 9 juli 2008 betreffende een gemeenschappelijk kader voor het verhandelen van producten en tot intrekking van besluit 93/465/EEG van de Raad;

73° “Voertuig”: een spoorvoertuig dat op eigen wielen voortbeweegt op spoorlijnen, met of zonder tractie. Een voertuig bestaat uit één of meer structurele en functionele subsystemen of onderdelen van dergelijke subsystemen.

TITRE 2

Séparation entre, d'une part, l'activité de transport et la gestion de l'infrastructure ferroviaire et, d'autre part, entre la fourniture de services de transport de voyageurs au titre des missions de service public et les activités relatives à la fourniture d'autres services de transport ou à toute autre activité

Art. 4

§ 1er. Les entreprises, qui fournissent des services de transport ferroviaire et qui exercent la gestion de l'infrastructure ferroviaire, tiennent dans leur comptabilité interne des comptes séparés, d'une part, pour l'activité relative à la fourniture de services de transport ferroviaire et, d'autre part, pour la gestion de l'infrastructure ferroviaire. L'annexe de leur compte annuel contient des bilans, des comptes de résultats et des flux de trésorerie séparés, d'une part, pour les activités relatives à la fourniture de services de transport et, d'autre part, pour les activités concernant la gestion de l'infrastructure ferroviaire.

Les aides publiques versées pour la fourniture de services de transport ferroviaire ou pour la gestion de l'infrastructure ferroviaire ne peuvent être transférées à l'autre activité.

Les comptes relatifs aux deux activités sont tenus de façon à refléter cette interdiction.

§ 2. Les entreprises ferroviaires tiennent dans leur comptabilité interne des comptes séparés relatifs à l'activité de transport ferroviaire de marchandises. L'annexe de leur compte annuel contient un bilan, un compte de résultat et un flux de trésorerie séparés pour l'activité de transport ferroviaire de marchandises.

Les contributions versées à la fourniture de services de transport de voyageurs au titre des missions de service public doivent figurer séparément dans les comptes correspondants et ne peuvent pas être transférées à l'activité relative à la fourniture d'autres services de transport ou à toute autre activité.

TITEL 2

Scheiding tussen de spoorwegvervoersactiviteit en het spoorweginfrastructuurbeheer enerzijds, en tussen het uitvoeren van reizigersvervoerdiensten in opdracht van openbare dienst en activiteiten met betrekking tot andere vervoerdiensten of andere bedrijfsactiviteiten anderzijds

Art. 4

§ 1. Ondernemingen, die zowel spoorwegvervoerdiensten als activiteiten met betrekking tot beheer van spoorweginfrastructuur verrichten, houden in hun interne boekhouding afzonderlijke rekeningen aan, enerzijds, voor de activiteit met betrekking tot het verlenen van spoorwegvervoerdiensten en, anderzijds, voor het beheer van spoorweginfrastructuur. De toelichting bij hun jaarrekening bevat afzonderlijke balansen, resultatenrekeningen en kasstroomoverzichten voor de activiteiten met betrekking tot de levering van spoorwegvervoerdiensten enerzijds, en voor de activiteiten betreffende het beheer van de spoorweginfrastructuur anderzijds.

Overheidsmiddelen die hetzij voor het verrichten van spoorwegvervoerdiensten, hetzij voor het beheer van spoorweginfrastructuur worden verstrekt, mogen niet worden overgedragen naar de andere activiteit.

Dit verbod moet terug te vinden zijn in de wijze waarop elke onderneming de boekhouding van deze twee activiteiten voert.

§ 2. Spoorwegondernemingen houden in hun interne boekhouding afzonderlijke rekeningen aan met betrekking tot de activiteit van goederenvervoer per spoor. De toelichting bij hun jaarrekening bevat een afzonderlijke balans, resultatenrekening en kasstroomoverzicht met betrekking tot de activiteit van goederenvervoer per spoor.

Financiële middelen voor het uitvoeren van reizigersvervoerdiensten in opdracht van openbare dienst, moeten afzonderlijk in de desbetreffende rekeningen worden weergegeven en mogen niet worden overgedragen naar de activiteit met betrekking tot andere vervoerdiensten of andere bedrijfsactiviteiten.

TITRE 3

Utilisation de l'infrastructure ferroviaire

CHAPITRE 1ER

Accès à l'infrastructure ferroviaire

Section 1re

Droit d'accès et de transit

Art. 5

Ont un droit d'accès à l'infrastructure ferroviaire:

1° La Société nationale des Chemins de fer belges pour l'exploitation de l'ensemble de ses activités de transports;

2° Toute entreprise ferroviaire établie dans un État membre de l'Union européenne, pour l'exploitation de tout type de services de transport de marchandises;

3° Toute entreprise ferroviaire établie dans un État membre de l'Union européenne pour l'exploitation de services de transport international de voyageurs;

4° Toute association touristique effectuant des circulations à des fins touristiques avec du matériel historique et reconnue à cette fin.

Art. 6

Au cours d'un service international de transport de voyageurs, l'entreprise ferroviaire a le droit de prendre et de déposer des voyageurs dans toute gare située sur le trajet international, y compris pour le transport de voyageurs sur des parties de ce trajet situées entre deux gares belges.

Art. 7

Toute entreprise ferroviaire voulant effectuer les services de transport ferroviaire et avoir accès à l'infrastructure ferroviaire doit être en possession:

1° d'une licence appropriée aux types de services qu'elle offre et délivrée par l'autorité compétente d'un État membre de l'Union européenne;

2° d'un certificat de sécurité ferroviaire;

TITEL 3

Gebruik van de spoorweginfrastructuur

HOOFDSTUK 1

Toegang tot de spoorweginfrastructuur

Afdeling 1

Toegangs- en doorvoerrecht

Art. 5

Hebben toegang tot de spoorweginfrastructuur:

1° De Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen voor de exploitatie van al haar vervoersactiviteiten;

2° Elke spoorwegonderneming die gevestigd is in een lidstaat van de Europese Unie voor de exploitatie van elk type van goederenvervoerdiensten;

3° Elke spoorwegonderneming die gevestigd is in een lidstaat van de Europese Unie, voor de exploitatie van internationale reizigersvervoerdiensten;

4° Elke toeristische onderneming die ritten verricht voor toeristische doeleinden met historisch materieel en daartoe erkend is.

Art. 6

Bij een internationale reizigersvervoerdienst heeft de spoorwegonderneming het recht op het internationale traject reizigers te laten opstappen in elk station en ze te laten uitstappen in een ander station, ook voor het vervoer van reizigers op gedeelten van dat traject die tussen twee Belgische stations liggen.

Art. 7

Elke spoorwegonderneming die spoorwegvervoerdiensten wil verrichten en toegang wil hebben tot de spoorweginfrastructuur moet in het bezit zijn van:

1° een vergunning die bestemd is voor het type diensten dat ze aanbiedt, afgeleverd door de bevoegde overheid van een lidstaat van de Europese Unie;

2° een spoorwegveiligheidscertificaat;

3° de capacités disponibles de l'infrastructure ferroviaire octroyées par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire

Art. 8

Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire circule librement sur son réseau aux fins d'entretien et de gestion, de renouvellement et d'extension de l'infrastructure ferroviaire, dans le respect des règles de sécurité imposées à tout utilisateur de l'infrastructure ferroviaire.

Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire met à disposition des organismes notifiés et désignés ainsi que des entreprises ferroviaires, l'infrastructure ferroviaire, afin de réaliser des essais prévus conformément aux dispositions du titre 6 et dans le respect des règles de sécurité.

Pour effectuer les essais visés à l'alinéa 2, le candidat doit payer au gestionnaire de l'infrastructure une redevance d'essai relative aux véhicules utilisés pour effectuer les essais qui couvre les coûts du gestionnaire de l'infrastructure. Le Roi détermine les règles de calcul et les modalités de paiement de cette redevance d'essai.

Section 2

Services à fournir aux entreprises ferroviaires

Art. 9

§ 1er. L'accès par le réseau ferré aux services liés aux activités ferroviaires visées à l'article 5, ainsi que la fourniture de ces services dans les terminaux et les ports qui desservent ou peuvent desservir plus d'un client final sont assurés à toutes les entreprises ferroviaires d'une manière non discriminatoire et transparente et les demandes des entreprises ferroviaires ne peuvent être soumises à des restrictions que s'il existe d'autres solutions viables par chemin de fer aux conditions du marché.

§ 2. L'entreprise ferroviaire peut prétendre, sur une base non discriminatoire, à l'ensemble des prestations minimales visées au point 1 de l'annexe 1 ainsi qu'à l'accès par le réseau aux infrastructures de services décrits à l'annexe 1. Les services visés au point 2 de l'annexe 1 sont fournis de manière non discriminatoire; les demandes des entreprises ferroviaires pour les services visés au point 2 de l'annexe 1 ne peuvent être

3° beschikbare spoorweginfrastructuurcapaciteiten toegekend door de spoorweginfrastructuurbeheerder.

Art. 8

De spoorweginfrastructuurbeheerder verplaatst zich vrij op zijn netwerk, met het oog op het onderhoud, het beheer, de vernieuwing en de uitbreiding van de spoorweginfrastructuur, met naleving van de veiligheidsmaatregelen die aan elke gebruiker van de spoorweginfrastructuur worden opgelegd.

De spoorweginfrastructuurbeheerder stelt de spoorweginfrastructuur ter beschikking van de aangemelde en aangewezen instanties alsook van de spoorwegondernemingen, teneinde tests te verrichten in overeenstemming met de bepalingen van titel 6 en mits naleving van de veiligheidsvoorschriften.

Voor het verrichten van testen bedoeld in het tweede lid, moet de kandidaat een testretributie betalen aan de infrastructuurbeheerder die betrekking heeft op de voertuigen waarmee de testen worden verricht en die de kosten van de infrastructuurbeheerder dekt. De Koning bepaalt de wijze van berekening en de betalingswijzen van deze testretributie.

Afdeling 2

Diensten die aan de spoorwegondernemingen moeten worden geleverd

Art. 9

§ 1. De toegang via het spoor tot diensten in verband met spoorwegactiviteiten overeenkomstig artikel 5, alsmede de verlening van deze diensten in terminals en havens waarbij meer dan één eindgebruiker wordt bediend of kan worden bediend, worden toegestaan aan alle spoorwegondernemingen op niet-discriminerende en transparante wijze en verzoeken van spoorwegondernemingen kunnen alleen onderworpen worden aan beperkingen indien er haalbare spoorwegalternatieven onder marktvoorwaarden voorhanden zijn.

§ 2. Een spoorwegonderneming heeft op een niet-discriminerende basis recht op het minimum toegangspakket bedoeld in punt 1 van de bijlage 1 en op de toegang via het spoor tot voorzieningen, als omschreven in bijlage 1. De in het punt 2 van bijlage 1 bedoelde diensten worden op een niet-discriminerende wijze verleend; verzoeken van spoorwegondernemingen om de in punt 2 van bijlage 1 bedoelde diensten mogen slechts worden

rejetées que s'il existe d'autres options viables aux conditions du marché.

§ 3. Des services complémentaires, visés à l'annexe 1, point 3, peuvent être fournis à la demande d'une entreprise ferroviaire par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire. Dans une telle hypothèse, ils doivent être fournis de manière non discriminatoire à l'égard de tout candidat qui en fait la demande.

§ 4. L'entreprise ferroviaire peut demander au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou à d'autres fournisseurs de fournir les services connexes visés à l'annexe 1, point 4. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire n'est pas tenu de fournir ces services.

Section 3

Autorisations

Art. 10

Sous réserve d'autres dispositions, les autorisations relatives aux installations des impétrants ainsi qu'à la construction d'ouvrages d'art au-dessus ou au-dessous du chemin de fer sont délivrées par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire. Il établit et tient à jour un inventaire y relatif.

Les installations qui peuvent présenter un risque pour la population ou l'environnement sont clairement identifiées et localisées par rapport au réseau ferroviaire.

CHAPITRE 2

Licence d'entreprise ferroviaire

Section 1re

Principes

Art. 11

Toute entreprise ayant un siège d'exploitation en Belgique a le droit de demander auprès du ministre une licence lui permettant d'être reconnue comme entreprise ferroviaire.

afgewezen als er, onder marktvoorwaarden, haalbare alternatieven bestaan.

§ 3. Aanvullende diensten, bedoeld in bijlage 1, punt 3, kunnen op vraag van een spoorwegonderneming door de spoorweginfrastructuurbeheerder worden verleend. In dat geval moeten zij op niet-discriminerende wijze verleend worden aan elke kandidaat die erom vraagt.

§ 4. De spoorwegonderneming kan aan de spoorweginfrastructuurbeheerder of aan andere leveranciers vragen de ondersteunende diensten bedoeld in bijlage 1, punt 4, te verlenen. De spoorweginfrastructuurbeheerder is niet verplicht deze diensten te verlenen.

Afdeling 3

Vergunningen

Art. 10

Onverminderd andersluidende bepalingen worden de vergunningen met betrekking tot de installaties van de verkrijgers en tot de bouw van kunstwerken boven en onder de spoorweg afgegeven door de spoorweginfrastructuurbeheerder. Hij maakt een inventaris op en houdt deze bij.

De installaties die een potentieel gevaar voor de bevolking of voor het milieu kunnen inhouden worden duidelijk aangegeven en gelokaliseerd ten opzichte van het spoorwegnetwerk.

HOOFDSTUK 2

Vergunning van spoorwegonderneming

Afdeling 1

Principes

Art. 11

Elke onderneming die een exploitatiezetel in België heeft, heeft het recht een vergunning bij de minister aan te vragen die haar toelaat om als spoorwegonderneming erkend te worden.

Art. 12

La licence est incessible et détermine les types de services pour lesquels elle est valable. Elle est valable sur tout le territoire de l'Union européenne.

Section 2

Conditions de délivrance de la licence

Art. 13

§ 1er. Pour obtenir une licence, le demandeur doit pouvoir démontrer à tout moment et dès le début de ses activités, qu'il satisfait ou satisfera aux conditions, déterminées par le Roi par un arrêté délibéré en Conseil des ministres, en matière de capacité financière, de capacité professionnelle, de couverture de sa responsabilité civile ainsi qu'en matière d'honorabilité.

§ 2. Aux fins du § 1er, toute entreprise qui demande une licence doit fournir tous les renseignements utiles.

§ 3. Le Roi détermine les modalités d'introduction de la demande et de délivrance de la licence.

§ 4. Le Roi fixe les montants minimaux pour la couverture de la responsabilité civile.

Section 3

Validité de la licence

Art. 14

La licence reste valable aussi longtemps que l'entreprise ferroviaire remplit les conditions visées à l'article 13.

La licence est réexaminée:

1° à intervalles réguliers, déterminés par le Roi, au moins tous les cinq ans;

2° si l'entreprise ferroviaire envisage de modifier ou d'étendre ses activités de manière significative;

3° s'il existe un doute sérieux quant au respect des exigences énumérées à l'article 13, par l'entreprise ferroviaire.

Art. 12

De vergunning is onoverdraagbaar en beschrijft de typediensten waarvoor ze geldig is. Ze is op het gehele grondgebied van de Europese Unie geldig.

Afdeling 2

Voorwaarden voor de afgifte van de vergunning

Art. 13

§ 1. Om een vergunning te verkrijgen levert de vergunningaanvrager het bewijs dat hij op elk moment en bij het begin van zijn activiteiten kan of zal kunnen voldoen aan de door de Koning bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad vastgelegde voorwaarden inzake financiële draagkracht, beroepsbekwaamheid, dekking van de burgerlijke aansprakelijkheid en eerbaarheid.

§ 2. Om aan § 1 te voldoen moet elke onderneming die een vergunning aanvraagt alle nuttige inlichtingen verstrekken.

§ 3. De Koning bepaalt de nadere regels voor het indienen van een aanvraag en voor de afgifte van de vergunning.

§ 4. De Koning bepaalt de minimumbedragen voor de dekking van de burgerlijke aansprakelijkheid.

Afdeling 3

Geldigheid van de vergunning

Art. 14

De vergunning blijft geldig zolang de onderneming de voorwaarden, gesteld in artikel 13, naleeft.

De vergunning wordt aan een nieuw onderzoek onderworpen:

1° met regelmatige door de Koning bepaalde tussenpozen, ten minste om de vijf jaar;

2° indien de spoorwegonderneming plant om haar activiteiten ingrijpend te wijzigen of uit te breiden,

3° bij ernstige twijfel over de naleving door de spoorwegonderneming van de eisen opgesomd in artikel 13.

Le Roi détermine, par un arrêté délibéré en Conseil des ministres, les modalités de ce réexamen.

Section 4

Retrait et suspension de la licence

Art. 15

Le jugement déclaratif de faillite emporte de plein droit retrait de la licence.

Art. 16

Lorsque le ministre constate qu'il existe un doute sérieux quant au respect des exigences définies dans le présent chapitre ou ses arrêtés d'exécution, par une entreprise ferroviaire à laquelle a été délivrée une licence par l'autorité d'un autre État membre, il en informe sans délai cette autorité.

Art. 17

Le Roi détermine, par un arrêté délibéré en Conseil des ministres, les cas et les modalités de suspension et de retrait de la licence, d'introduction des nouvelles demandes, de délivrance d'une licence temporaire ainsi que les dispositions spécifiques de suspension ou de retrait qui peuvent être incluses dans la licence.

Art. 18

Toute décision en matière de licences est notifiée à la Commission européenne.

Section 5

Redevance annuelle liée à la détention d'une licence

Art. 19

§ 1er. Il est dû par le titulaire d'une licence d'entreprise ferroviaire, au titre de participation dans les frais d'administration, de contrôle et de surveillance, une redevance annuelle indexée.

§ 2. Cette redevance doit être acquittée lors de la délivrance de la licence et ensuite, avant le 1er janvier de chaque année.

De Koning bepaalt bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad de nadere regels van dit nieuwe onderzoek.

Afdeling 4

Intrekking en schorsing van de vergunning

Art. 15

De faillissementsuitspraak brengt van rechtswege de intrekking van de vergunning met zich mee.

Art. 16

Wanneer de minister vaststelt dat er een ernstige twijfel bestaat over de naleving van de voorwaarden bepaald in dit hoofdstuk of in zijn uitvoeringsbesluiten door een spoorwegonderneming aan dewelke een vergunning werd afgegeven door de overheid van een andere lidstaat, licht hij dadelijk die overheid in.

Art. 17

De Koning bepaalt bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad de gevallen en de nadere regels voor het schorsen en het intrekken van vergunningen, het indienen van de nieuwe aanvragen, het afleveren van een tijdelijke vergunning en de specifieke bepalingen voor de schorsing of de intrekking, die in de vergunning kunnen worden vermeld.

Art. 18

Alle beslissingen inzake vergunningen worden meegedeeld aan de Europese Commissie.

Afdeling 5

Jaarlijkse retributie voor een vergunning

Art. 19

§ 1. De houder van een vergunning van spoorwegonderneming dient als deelneming in de kosten voor administratie, controle en toezicht, een jaarlijks geïndexeerde retributie te storten.

§ 2. Deze retributie moet worden betaald bij de afgifte van de vergunning en vervolgens vóór 1 januari van elk jaar.

§ 3. Cette redevance n'est pas sujette à remboursement en cas de suspension ou de retrait de la licence ou de cessation de l'exercice des activités couvertes par la licence. Quand la licence a été retirée ou suspendue, la redevance ne peut plus être exigée pour l'année suivante.

§ 4. En cas de non-paiement, la licence peut être suspendue.

§ 5. Le Roi détermine le montant, les modalités de paiement et le mécanisme d'indexation de la redevance.

CHAPITRE 3

Relations entre le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et les entreprises ferroviaires

Section 1re

Document de référence du réseau

Art. 20

Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire établit le document de référence du réseau et en assure la publicité, après consultation de l'organe de contrôle, des candidats et des entreprises ferroviaires circulant sur le réseau.

Art. 21

Le document de référence du réseau comporte les caractéristiques de l'infrastructure ferroviaire mise à la disposition des entreprises ferroviaires. Il contient les informations nécessaires pour accéder à cette infrastructure en exécution du présent Code ferroviaire et déterminées par l'annexe 2. Le document de référence du réseau est tenu à jour et, le cas échéant, modifié.

Art. 22

Le document de référence du réseau est publié au plus tard quatre mois avant la date limite fixée par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire pour l'introduction des demandes de capacité de l'infrastructure ferroviaire. Sa publication est annoncée par voie d'avis au *Moniteur belg*e.

Il peut être consulté par voie électronique ou obtenu auprès du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire moyennant le paiement d'une redevance fixée par lui. Cette redevance n'excède pas le coût de publication.

§ 3. Deze retributie wordt niet teruggestort bij schorsing of intrekking van de vergunning of bij stopzetting van de activiteiten die door de vergunning gedekt worden. Wanneer de vergunning is ingetrokken of geschorst kan de retributie niet langer voor het volgend jaar worden geëist.

§ 4. Bij niet-betaling kan de vergunning worden geschorst.

§ 5. De Koning bepaalt het bedrag, de betalingswijze en het indexeringsmechanisme van de retributie.

HOOFDSTUK 3

De betrekkingen tussen de spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen

Afdeling 1

Netverklaring

Art. 20

De spoorweginfrastructuurbeheerder stelt de netverklaring op en zorgt voor de bekendmaking ervan, na raadpleging van het toezichthoudende orgaan, de kandidaten en de spoorwegondernemingen die het netwerk gebruiken.

Art. 21

De netverklaring omvat de kenmerken van de spoorweginfrastructuur die ter beschikking van de spoorwegondernemingen wordt gesteld. Zij bevat de informatie die vereist is om toegang tot deze infrastructuur te krijgen in uitvoering van deze Spoorcodex en bepaald in bijlage 2. De netverklaring wordt bijgehouden en in voorkomend geval aangepast.

Art. 22

De netverklaring wordt bekendgemaakt uiterlijk vier maanden vóór de uiterste datum die de spoorweginfrastructuurbeheerder vastlegt voor het indienen van aanvragen voor spoorweginfrastructuurcapaciteit. Haar bekendmaking wordt aangekondigd door een bericht in het *Belgisch Staatsbla*d.

Zij kan elektronisch worden geraadpleegd of worden verkregen bij de spoorweginfrastructuurbeheerder tegen betaling van een retributie die hij vaststelt. Deze retributie is niet hoger dan de kosten van zijn bekendmaking.

Section 2

Accords

Art. 23

Toute utilisation de l'infrastructure par le bénéficiaire d'un sillon donne lieu préalablement à un accord conclu entre le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire avec l'entreprise ferroviaire assurant des services de transport ferroviaire, définissant les droits et obligations respectifs de chaque partie. Les conditions régissant cet accord sont non discriminatoires, transparentes et conformes aux dispositions légales et réglementaires en vigueur.

Cet accord spécifie notamment les modalités de mise en œuvre des règles de sécurité.

Cet accord contient également un système d'amélioration des performances qui consiste à utiliser les systèmes de tarification de l'utilisation de l'infrastructure en vue d'encourager l'entreprise ferroviaire et le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire à réduire au minimum les défaillances et à améliorer les performances du réseau ferroviaire.

Ce système s'applique à l'ensemble du réseau et peut prévoir des sanctions contre les actes à l'origine de défaillances et comporter des compensations pour les entreprises qui sont victimes de ces défaillances ainsi que des primes en cas de bonnes performances dépassant les prévisions basées sur le système d'amélioration des performances.

Le Roi détermine, par un arrêté délibéré en Conseil des ministres, après avis du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, les règles de calcul et les modalités de paiement des tarifications résultant de l'application du système d'amélioration des performances.

Les parties peuvent recueillir l'avis de l'organe de contrôle sur la compatibilité de l'accord envisagé avec les dispositions du présent Code ferroviaire et de ses arrêtés d'exécution.

Art. 24

§ 1er. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et le candidat peuvent conclure un accord-cadre fixant leurs droits et obligations en ce qui concerne les capacités d'infrastructure à répartir et la tarification à appliquer, sur une durée dépassant une seule période de validité de l'horaire de service.

Afdeling 2

Overeenkomsten

Art. 23

Elk gebruik van de spoorweginfrastructuur door de houder van een treinpad wordt voorafgegaan door het afsluiten van een overeenkomst tussen de spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegonderneming die spoorwegvervoerdiensten verricht en waarin de respectieve rechten en verplichtingen van elke partij worden vastgelegd. De bepalingen van deze overeenkomst zijn niet-discriminerend, transparant en in overeenstemming met de geldende wettelijke en reglementaire bepalingen.

Deze overeenkomst bepaalt onder meer de nadere regels van de tenuitvoerlegging van de veiligheidsvoorschriften.

Deze overeenkomst bevat eveneens een prestatieregeling die tariferingssystemen voor het gebruik van de infrastructuur toepast om de spoorwegonderneming en de spoorweginfrastructuurbeheerder ertoe aan te zetten om tekortkomingen zo gering mogelijk te houden en de prestaties van het spoorwegnetwerk te verbeteren.

Deze regeling is voor het gehele netwerk van toepassing en kan boetes inhouden voor handelingen die de exploitatie van het netwerk hinderen, compensatie voor ondernemingen die onder tekortkomingen te lijden hebben, en premies ter beloning van prestaties die de ramingen overtreffen die gebaseerd zijn op het systeem van de optimalisering van de prestaties.

Na advies van de spoorweginfrastructuurbeheerder bepaalt de Koning bij een in Ministerraad overlegd besluit de regels voor de berekening en betalingswijze van de heffingen die voortvloeien uit de toepassing van de prestatieregeling.

De partijen kunnen het toezichthoudende orgaan om advies vragen over de verenigbaarheid van deze overeenkomst met de bepalingen van deze Spoorcodex en zijn uitvoeringsbesluiten.

Art. 24

§ 1. De spoorweginfrastructuurbeheerder en de kandidaat kunnen een kaderovereenkomst sluiten die hun rechten en verplichtingen vaststelt met betrekking tot de toe te wijzen infrastructuurcapaciteit en de tarifering voor een periode die langer is dan de geldigheidsduur van één dienstregelingstijdvak.

Cet accord-cadre précise les caractéristiques des capacités d'infrastructure ferroviaire demandées par le candidat et les capacités d'infrastructure ferroviaire offertes pour une durée dépassant une seule période de validité de l'horaire de service. L'accord-cadre ne définit pas un sillon de façon détaillée mais est établi de façon à répondre aux besoins commerciaux légitimes du candidat.

L'accord-cadre ne fait pas obstacle à l'utilisation de l'infrastructure concernée par d'autres candidats ou services.

L'accord-cadre peut être modifié afin de permettre une meilleure utilisation de l'infrastructure ferroviaire.

L'accord-cadre peut comporter des mesures sanctionnant les comportements aboutissant à la modification de l'accord ou à y mettre fin.

Tout en respectant la confidentialité sous l'angle commercial, les dispositions générales de chaque accord-cadre sont communiquées à toutes les parties susceptibles d'utiliser les mêmes capacités.

L'accord-cadre est conclu en principe pour une durée de cinq ans, renouvelable par périodes égales à sa durée initiale. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire peut, dans des cas particuliers, accepter des périodes plus courtes ou plus longues. Toute période d'une durée supérieure à cinq ans est motivée par l'existence de contrats commerciaux, d'investissements particuliers ou de risques.

Dans des cas particuliers, notamment si des investissements importants à long terme l'obligent, la durée peut être supérieure à dix ans.

Les parties peuvent recueillir l'avis de l'organe de contrôle sur la compatibilité de l'accord envisagé avec les dispositions du présent Code ferroviaire et de ses arrêtés d'exécution.

Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire élabore le modèle d'accord-cadre qui fait partie intégrante du document de référence du réseau.

§ 2. Par dérogation à l'article 24, § 1er, alinéa 7, pour les services utilisant une infrastructure désignée conformément à l'article 38, alinéa 2, nécessitant des investissements importants et à long terme dûment justifiés par le candidat, l'accord-cadre peut être conclu pour une durée de quinze ans. Une durée supérieure de quinze ans n'est admissible que dans des cas exceptionnels, notamment lorsqu'il s'agit d'investissements importants

In deze kaderovereenkomst worden de kenmerken opgenomen van de infrastructuurcapaciteit die door de kandidaat wordt aangevraagd en de infrastructuurcapaciteiten aangeboden voor een termijn van meer dan één dienstregelingsperiode. De kaderovereenkomst behelst geen gedetailleerde beschrijving van een treinpad, maar is zo opgesteld dat aan de gewettigde commerciële behoeften van de aanvrager wordt tegemoet gekomen.

De kaderovereenkomst mag geen belemmering vormen voor het gebruik van de infrastructuur door andere kandidaten of diensten.

Een kaderovereenkomst kan gewijzigd worden om een beter gebruik van de spoorweginfrastructuur mogelijk te maken.

De kaderovereenkomst kan maatregelen bevatten die gedragingen sanctioneren die tot gevolg hebben dat de overeenkomst wordt gewijzigd of beëindigd.

Mits eerbiediging van de vertrouwelijkheid worden de algemene bepalingen van elke kaderovereenkomst openbaar gemaakt aan alle partijen die in aanmerking komen voor het gebruiken van dezelfde capaciteiten.

De kaderovereenkomst heeft in beginsel een looptijd van vijf jaar, en kan worden verlengd met periodes die gelijk zijn aan haar oorspronkelijke looptijd. De spoorweginfrastructuurbeheerder kan in bijzondere gevallen met een kortere of langere looptijd instemmen. Een looptijd van meer dan vijf jaar wordt gerechtvaardigd door het bestaan van commerciële overeenkomsten, specifieke investeringen of risico's.

Wanneer bijzondere gevallen dit noodzaken, inzonderheid als er sprake is van omvangrijke investeringen op lange termijn, kan de looptijd tien jaar overschrijden.

De partijen kunnen het toezichthoudende orgaan om advies vragen over de verenigbaarheid van de beoogde overeenkomst met de bepalingen van deze Spoorcodex en zijn uitvoeringsbesluiten.

De spoorweginfrastructuurbeheerder werkt het model van de kaderovereenkomst uit dat deel uitmaakt van de netverklaring.

§ 2. In afwijking van artikel 24, § 1, zevende lid, kan voor diensten waarbij gebruik wordt gemaakt van infrastructuur die overeenkomstig artikel 38, tweede lid, is aangewezen en die een door de aanvrager naar behoren gemotiveerde aanzienlijke en langdurige investering vereist, de looptijd van de kaderovereenkomst vijftien jaar bedragen. Een looptijd van meer dan vijftien jaar is alleen in uitzonderingsgevallen mogelijk, met name bij

et à long terme et spécialement lorsque ceux-ci font l'objet d'engagements contractuels comprenant un plan pluriannuel d'amortissement.

Le candidat peut, dans ce cas, demander une définition détaillée des caractéristiques des capacités, notamment la fréquence, le volume et la qualité des sillons, qui sont mises à sa disposition pour la durée de l'accord-cadre. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire peut réduire les capacités réservées dont l'utilisation, sur une période d'au moins un mois, a été inférieure au seuil prévu à l'article 41, § 4.

Un accord-cadre initial peut être établi pour une période de cinq ans, renouvelable pour cinq ans, sur la base des caractéristiques des capacités utilisées par les candidats assurant des services avant le 1er janvier 2010, afin de tenir compte des investissements spécifiques ou de l'existence de contrats commerciaux. L'organe de contrôle est chargé d'autoriser l'entrée en vigueur d'un tel accord.

Section 3

Perturbations, accidents et incidents

Art. 25

En cas de perturbation de la circulation ferroviaire du fait d'une défaillance technique, d'un accident ou d'un incident grave, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire prend les dispositions nécessaires pour assurer le rétablissement de la situation normale.

Sans préjudice de l'article 93 et du chapitre 6 du titre 4, il établit un plan d'intervention qui comporte une liste des diverses instances intervenantes à alerter en cas d'accident grave ou de perturbations sérieuses de la circulation.

Section 4

Confidentialité

Art. 26

Le gestionnaire de l'infrastructure respecte la confidentialité, sous l'angle commercial, des informations que lui communiquent les candidats.

aanzienlijke en langdurige investeringen, wanneer deze het voorwerp uitmaken van contractuele verplichtingen waaronder een meerjarenplan voor de afschrijving van deze investeringen.

De aanvrager kan in dit geval om een gedetailleerde omschrijving van de capaciteitskenmerken verzoeken, meer bepaald de frequentie, het volume en de kwaliteit van treinpaden die hem voor de looptijd van de kaderovereenkomst ter beschikking worden gesteld. De spoorweginfrastructuurbeheerder kan de gereserveerde capaciteit verlagen indien deze voor een periode van ten minste één maand minder is gebruikt dan de drempelwaarde bedoeld in artikel 41, § 4.

Een eerste kaderovereenkomst kan voor een periode van vijf jaar worden opgesteld, die met vijf jaar verlengd kan worden, op basis van de capaciteitskenmerken die worden gebruikt door aanvragers die vóór 1 januari 2010 diensten exploiteren, ten einde rekening te houden met specifieke investeringen of met het bestaan van commerciële overeenkomsten. Het toezichthoudende orgaan is belast met het verlenen van toestemming voor de inwerkingtreding van een dergelijke overeenkomst.

Afdeling 3

Verstoringen, ongevallen en incidenten

Art. 25

Bij verstoring van het spoorwegverkeer door een technisch defect, een ongeval of een ernstig incident, neemt de spoorweginfrastructuurbeheerder de nodige maatregelen om de normale toestand te herstellen.

Zonder afbreuk te doen aan artikel 93 en hoofdstuk 6 van titel 4 stelt hij een interventieplan op dat een lijst bevat van de verschillende te waarschuwen betrokken instanties in geval van ongeval of bestendige verstoringen van het verkeer.

Afdeling 4

Vertrouwelijkheid

Art. 26

De infrastructuurbeheerder eerbiedigt de vertrouwelijkheid uit commercieel oogpunt van de hem door de kandidaten verstrekte gegevens.

CHAPITRE 4

Répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire

Section 1re

Généralités

Art. 27

Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire établit les règles spécifiques de répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire sur la base des dispositions du présent chapitre et les publie dans le document de référence du réseau.

Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire peut recueillir l'avis de l'organe de contrôle sur la compatibilité de ces règles spécifiques avec les dispositions du présent Code ferroviaire et de ses arrêtés d'exécution.

Par dérogation à l'alinéa 1er, le Roi peut fixer des règles spécifiques de répartition pour les véhicules réservés à un usage strictement patrimonial, historique ou touristique.

Section 2

Principes de répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire

Art. 28

Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire répartit les capacités disponibles de manière effective et optimale, tant pour des services ferroviaires nationaux qu'internationaux, sur une base équitable et non discriminatoire.

Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire est, en permanence, en mesure d'indiquer à toute partie intéressée les capacités qui restent disponibles sur le réseau.

Art. 29

Les capacités disponibles de l'infrastructure ferroviaire affectées à un candidat ne peuvent être transférées à un autre candidat ou à un autre service.

L'utilisation de capacités par une entreprise ferroviaire pour exercer les activités d'un candidat qui n'est pas une entreprise ferroviaire n'est pas considérée comme un transfert.

HOOFDSTUK 4

Toewijzing van de spoorweginfrastructuurcapaciteit

Afdeling 1

Algemeenheden

Art. 27

De spoorweginfrastructuurbeheerder stelt de specifieke toewijzingsregels voor de spoorweginfrastructuurcapaciteit op, op basis van de bepalingen van dit hoofdstuk, en maakt ze in de netverklaring bekend.

De spoorweginfrastructuurbeheerder kan het advies van het toezichthoudende orgaan inwinnen over de verenigbaarheid van deze specifieke toewijzingsregels met de bepalingen van deze Spoorcodex en zijn uitvoeringsbesluiten.

In afwijking van het eerste lid, kan de Koning nadere toewijzingsregels bepalen met betrekking tot de voertuigen die uitsluitend bestemd zijn voor patrimoniale, historische of toeristische doeleinden.

Afdeling 2

Beginselen van de toewijzing van de spoorweginfrastructuurcapaciteit

Art. 28

De spoorweginfrastructuurbeheerder wijst de beschikbare capaciteiten op een werkzame en optimale manier toe, zowel voor de nationale als voor de internationale spoorwegdiensten, op een billijke en niet-discriminerende basis.

De spoorweginfrastructuurbeheerder is voortdurend in staat om aan elke belanghebbende partij de nog beschikbare capaciteit mee te delen.

Art. 29

De beschikbare spoorweginfrastructuurcapaciteit die aan een kandidaat is toegewezen, mag niet aan een andere kandidaat of aan een andere dienst worden overgedragen.

Het gebruik van capaciteit door een spoorwegonderneming die de activiteiten uitoefent van een kandidaat die zelf geen spoorwegonderneming is, wordt niet als een overdracht beschouwd.

Toute transaction relative aux capacités d'infrastructure est interdite et entraîne l'exclusion de l'attribution de capacités pour l'horaire de service en cours.

Art. 30

§ 1er. Le droit d'utiliser des capacités déterminées de l'infrastructure ferroviaire sous forme de sillons est accordé à un candidat pour une durée maximale correspondant à une seule période de validité de l'horaire de service.

§ 2. Toutefois, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et un candidat peuvent conclure un accord-cadre, conformément à l'article 24, § 1er, en ce qui concerne l'utilisation de capacités sur l'infrastructure ferroviaire concernée, pour une durée supérieure à une seule période de validité de l'horaire de service.

§ 3. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire peut exiger du candidat le paiement des frais administratifs liés au traitement de la demande, qu'un sillon lui soit ou non attribué.

Art. 31

Lorsqu'un candidat a l'intention de demander des capacités d'infrastructure en vue de l'exploitation de services internationaux de transport de voyageurs avec des arrêts permettant des services de transport entre deux gares situées en Belgique, il en informe le gestionnaire de l'infrastructure concerné et l'organe de contrôle.

Afin de pouvoir évaluer l'objet d'un service international de transport de voyageurs, l'organe de contrôle veille à ce que le ministre, ainsi que le ministre ayant attribué un service ferroviaire de transport de voyageurs défini dans un contrat de service public et toute entreprise ferroviaire exécutant le contrat de service public sur le trajet de ce service international de transport de voyageurs soient informés.

Elke handel in infrastructuurcapaciteit is verboden en heeft uitsluiting van capaciteitstoewijzing voor de geldende dienstregeling tot gevolg.

Art. 30

§ 1. Het recht om een bepaalde capaciteit van de spoorweginfrastructuur te gebruiken onder de vorm van treinpaden, wordt aan een kandidaat toegewezen voor een maximale periode die overeenstemt met één enkele geldigheidsperiode van de dienstregeling.

§ 2. De spoorweginfrastructuurbeheerder en de kandidaat kunnen evenwel een kaderovereenkomst overeenkomstig artikel 24, § 1, sluiten, voor het capaciteitsgebruik op de betrokken spoorweginfrastructuur voor een periode langer dan één enkele geldigheidsperiode van de dienstregeling.

§ 3. De spoorweginfrastructuurbeheerder kan van de kandidaat verlangen dat hij de administratieve kosten betaalt die verbonden zijn aan de behandeling van zijn aanvraag, ongeacht of hem al dan niet een treinpad wordt toegewezen.

Art. 31

Wanneer een kandidaat voornemens is infrastructuurcapaciteit aan te vragen met het oog op het exploiteren van een internationale reizigersvervoersdienst met halten die vervoerdiensten tussen twee in België gelegen stations mogelijk maken, stelt hij de betrokken infrastructuurbeheerder en het toezichthoudende orgaan daarvan in kennis.

Om de beoordeling mogelijk te maken van het doel van een internationale reizigersvervoerdienst, zorgt het toezichthoudende orgaan ervoor dat de minister, alsook de minister die een in een openbare dienstcontract omschreven reizigersvervoerdienst per spoor heeft gegund en elke spoorwegonderneming die het openbare dienstcontract uitvoert op het traject van deze internationale reizigersvervoerdienst, op de hoogte worden gebracht.

Section 3

Procédures de répartition

Sous-section 1re

Demandes

Art. 32

Les demandes de capacités de l'infrastructure ferroviaire sont introduites:

1° soit par les candidats visés à l'article 5 titulaires d'une licence et d'un certificat de sécurité,

2° soit par l'organisme de répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire d'un autre État membre de l'Union européenne pour le trajet situé en Belgique.

Elles sont adressées au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire belge lorsque le départ du service a lieu sur le territoire belge.

Art. 33

§ 1er. Les demandes relatives aux services réguliers sont introduites et traitées dans le respect du calendrier inscrit à l'annexe 3 et selon les modalités prévues dans le document de référence du réseau.

§ 2. Les demandes qui s'insèrent dans un accord-cadre sont traitées conformément à cet accord.

§ 3. Les demandes introduites au-delà de la date limite d'introduction des demandes de capacité ne peuvent être satisfaites que sur les capacités du réseau disponibles après l'attribution des sillons ou sur les capacités réservées.

§ 4. Les demandes présentées après la publication de l'horaire de service, mais qui concerne cet horaire de service, ne peuvent être satisfaites que pour la durée restante de l'horaire de service en cours et sur les capacités du réseau disponibles après l'attribution des sillons ou sur les capacités réservées.

Art. 34

Les demandes impliquant plusieurs réseaux, dont le réseau belge, peuvent être adressées au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire belge. Celui-ci agit dès lors pour le compte du candidat dans sa recherche de

Afdeling 3

Toewijzingsprocedures

Onderafdeling 1

Aanvragen

Art. 32

De aanvragen voor spoorweginfrastructuurcapaciteit worden ingediend:

1° hetzij door de kandidaten bedoeld bij artikel 5, houder van een vergunning en een veiligheidscertificaat,

2° hetzij door de toewijzende instantie voor spoorweginfrastructuurcapaciteit van een andere lidstaat van de Europese Unie voor het traject op Belgisch grondgebied.

Zij worden tot de Belgische spoorweginfrastructuurbeheerder gericht wanneer het vertrek van de dienst op Belgisch grondgebied is gelegen.

Art. 33

§ 1. De aanvragen voor geregelde diensten worden ingediend en behandeld met naleving van het tijdschema opgenomen in bijlage 3 en volgens de nadere regels vermeld in de netverklaring.

§ 2. De aanvragen die passen in een kaderovereenkomst worden volgens die overeenkomst behandeld.

§ 3. De aanvragen die na de einddatum voor de indiening van de capaciteitsaanvragen werden ingediend, kunnen slechts worden toegekend uit de beschikbare capaciteit van het netwerk na toewijzing van de treinpaden of uit de gereserveerde capaciteit.

§ 4. De aanvragen voor treinpaden die werden ingediend na de bekendmaking van de dienstregeling maar die betrekking hebben op deze dienstregeling, kunnen slechts worden toegekend voor de nog overblijvende duur van de lopende dienstregeling en uit de beschikbare capaciteit van het netwerk na toewijzing van de treinpaden of uit de gereserveerde capaciteit.

Art. 34

De aanvragen die op meer dan één netwerk betrekking hebben, waaronder het Belgische netwerk, kunnen worden gericht aan de Belgische spoorweginfrastructuurbeheerder. Deze treedt dan op bij de andere

capacités auprès des autres gestionnaires des infrastructures ferroviaires concernés.

Les sillons internationaux tels que convenus par les différents gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire sont intégrés dans le projet d'horaire avant le début des consultations à son sujet.

Art. 35

À partir de la date limite de dépôt des demandes, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire dispose de quatre mois au plus pour établir un projet d'horaire de service.

Ce projet est élaboré eu égard aux sillons internationaux provisoires établis en coopération selon la procédure décrite à l'article 34; le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire s'assure dans la mesure du possible que ces sillons sont respectés au cours de la procédure.

Lorsque le projet d'horaire de service est établi, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire consulte les parties intéressées et leur laisse la faculté de présenter leurs observations durant une période d'un mois.

L'entrée en vigueur de l'horaire a lieu au plus tard douze mois après la date limite d'introduction des demandes.

Art. 36

En cas de demandes ponctuelles de sillons, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire y répond dans un délai maximum de cinq jours ouvrables. En cas de demandes visées à l'article 33, §§ 3 et 4, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire y répond dans un délai maximum d'un mois. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire informe les candidats des capacités non utilisées et disponibles que ceux-ci pourraient souhaiter utiliser.

Art. 37

L'entretien programmé de l'infrastructure ferroviaire prend la forme de demande de capacité, introduite en tant que réservation dans le cadre de la préparation de l'horaire de service. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire tient compte de son incidence sur les demandes de capacités des candidats.

betrokken spoorweginfrastructuurbeheerders voor rekening van de kandidaat als aanvrager om capaciteit.

De internationale treinpaden zoals overeengekomen door de verschillende spoorweginfrastructuurbeheerders worden in de ontwerpdienstregeling geïntegreerd vóór het begin van de geplande raadplegingen.

Art. 35

Vanaf de einddatum voor het indienen van de aanvragen, beschikt de spoorweginfrastructuurbeheerder over vier maanden om een ontwerp-dienstregeling op te stellen.

Dit ontwerp wordt opgesteld rekening houdend met de voorlopige internationale treinpaden die werden opgemaakt in de volgens de procedure bedoeld in artikel 34 georganiseerde samenwerking; de spoorweginfrastructuurbeheerder vergewist zich ervan dat die treinpaden in de loop van de procedure zoveel mogelijk worden behouden.

Wanneer de ontwerp-dienstregeling is opgesteld, raadpleegt de spoorweginfrastructuurbeheerder de betrokken partijen en geeft hij hen één maand om hun opmerkingen voor te leggen.

De dienstregeling treedt uiterlijk twaalf maanden na de einddatum voor indiening van de aanvragen in werking.

Art. 36

Op punctuele aanvragen voor treinpaden antwoordt de spoorweginfrastructuurbeheerder ten laatste binnen een termijn van vijf werkdagen. In geval van aanvragen bedoeld in artikel 33, §§ 3 en 4, antwoordt de spoorweginfrastructuurbeheerder binnen een termijn van ten hoogste één maand. De spoorweginfrastructuurbeheerder licht de kandidaten in over de niet-gebruikte en beschikbare capaciteit die zij zouden willen gebruiken.

Art. 37

Het geprogrammeerde onderhoud van de spoorweginfrastructuur neemt de vorm aan van een capaciteitsaanvraag die werd ingediend als reservering tijdens de voorbereiding van de dienstregeling. De spoorweginfrastructuurbeheerder houdt rekening met zijn invloed op de capaciteitsaanvragen van de kandidaten.

Sous-section 2

Procédures de programmation et de coordination

Art. 38

La capacité de l'infrastructure est considérée comme étant disponible pour tous les types de services conformes aux caractéristiques requises pour emprunter le sillon en question.

Toutefois, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire peut désigner certaines infrastructures ferroviaires spécifiques, à utiliser pour des types déterminés de services ferroviaires lorsque des itinéraires de substitution existent. Il en est fait état dans le document de référence du réseau. Cette désignation ne fait pas obstacle à l'utilisation de ces infrastructures ferroviaires pour d'autres types de services ferroviaires dès lors que des capacités sont disponibles et que le matériel roulant présente les caractéristiques techniques requises pour emprunter l'infrastructure ferroviaire en question.

Cette désignation se fait après consultation des parties intéressées et concertation avec l'administration.

Art. 39

Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire s'efforce de satisfaire toutes les demandes de capacités de l'infrastructure ferroviaire; il tient compte des contraintes auxquelles les candidats doivent faire face, telle que l'incidence économique sur les activités et observe les règles spécifiques inscrites dans le présent Code concernant les demandes concurrentes, la saturation, les demandes ponctuelles, la spécification d'infrastructure ferroviaire et les demandes d'entretien.

Art. 40

§ 1er. En cas de demandes concurrentes, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire s'efforce, par la coordination des demandes, d'assurer la meilleure adéquation possible entre elles.

§ 2. Il peut dans ce cadre proposer des capacités d'infrastructure ferroviaire différentes de celles qui ont été demandées et, en cas de conflit, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire consulte les candidats concernés.

Les principes régissant la procédure de coordination sont définis dans le document de référence du réseau. Ils reflètent en particulier la difficulté de tracer des sillons

Onderafdeling 2

Programmerings- en coördinatieprocedures

Art. 38

De infrastructuurcapaciteit wordt beschikbaar geacht voor alle types van diensten die beantwoorden aan de karakteristieken nodig om het betreffende treinpad te kunnen gebruiken.

De spoorweginfrastructuurbeheerder kan echter bepaalde specifieke spoorweginfrastructuren aanwijzen voor bepaalde types van spoorwegdiensten wanneer er vervangende reiswegen voorhanden zijn. Dit wordt in de netverklaring vermeld. Deze aanwijzing verhindert niet dat deze spoorweginfrastructuren voor andere types van spoorwegdiensten worden gebruikt, wanneer capaciteit beschikbaar is en het rollend materieel de vereiste technische karakteristieken bezit om de betreffende spoorweginfrastructuur te gebruiken.

Deze aanduiding gebeurt na raadpleging van de betrokken partijen en na overleg met het bestuur.

Art. 39

De spoorweginfrastructuurbeheerder spant zich in om aan alle aanvragen om spoorweginfrastructuurcapaciteit te voldoen; hij houdt rekening met de moeilijkheden waaraan de kandidaten het hoofd moeten bieden, zoals de economische weerslag op hun activiteiten en leeft de specifieke regels bedoeld in deze Spoorcodex na inzake concurrerende aanvragen, overbelasting, punctuele aanvragen, specificiteit van de spoorweginfrastructuur en onderhoudsaanvragen.

Art. 40

§ 1. Bij concurrerende aanvragen, betracht de spoorweginfrastructuurbeheerder een zo groot mogelijke onderlinge gelijkwaardigheid van de aanvragen door deze aanvragen te coördineren.

§ 2. Hierbij kan hij andere spoorweginfrastructuurcapaciteiten voorstellen dan deze die werden aangevraagd en in geval van conflict raadpleegt de spoorweginfrastructuurbeheerder de betrokken kandidaten.

De beginselen die de coördinatieprocedure leiden worden in de netverklaring vastgelegd. Zij weerspiegelen in bet bijzonder de moeilijkheid om internationale

internationaux et l'incidence que toute modification risque d'avoir sur les autres gestionnaires d'infrastructure ferroviaire.

Art. 41

§ 1er. Lorsque, à l'issue de la procédure de coordination des sillons demandés et de la consultation des candidats, il s'avère impossible de concilier toutes les demandes de capacités de l'infrastructure ferroviaire ou si l'on peut penser que les infrastructures ferroviaires souffriront d'une même pénurie dans un proche avenir, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire déclare immédiatement la section de l'infrastructure ferroviaire concernée "infrastructure saturée".

§ 2. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire établit dans les six mois de la déclaration de saturation, une analyse des capacités, sauf si un projet de renforcement a déjà été adopté, conformément au § 3.

L'analyse des capacités détermine les restrictions des capacités de l'infrastructure ferroviaire et les raisons de cette saturation qui empêchent que les demandes de capacités puissent être satisfaites de manière appropriée, et propose des méthodes et des mesures permettant de satisfaire les demandes supplémentaires qui pourraient être prises à court et moyen termes pour y remédier.

Le Roi détermine le contenu de l'analyse.

§ 3. Dans un délai de six mois courant à partir de l'établissement de l'analyse des capacités, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire présente un projet de plan de renforcement des capacités après consultation des utilisateurs de l'infrastructure ferroviaire saturée. Le projet mentionne les raisons de la saturation, l'évolution probable du trafic, les contraintes qui pèsent sur le développement de l'infrastructure ferroviaire ainsi que les solutions envisageables et leur coût. Sur la base de l'analyse coût-avantage des mesures envisagées, les mesures à prendre pour renforcer les capacités et le calendrier pour leur mise en œuvre sont définis.

Le projet est approuvé dans un délai de trois mois par arrêté royal délibéré en Conseil des ministres.

§ 4. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire impose la renonciation à un sillon dont l'utilisation, sur une période d'au moins un mois, a été inférieure à un seuil déterminé dans le document de référence du réseau, à moins que cette sous-utilisation ne résulte de

treinpaden aan te leggen en de weerslag die elke wijziging bij andere spoorweginfrastructuurbeheerders kan veroorzaken.

Art. 41

§ 1. Indien het na coördinatie van de aangevraagde treinpaden en na overleg met de kandidaten niet mogelijk is gebleken de aanvragen voor spoorweginfrastructuurcapaciteit van alle betrokkenen af te handelen of indien de spoorweginfrastructuur naar verwachting in de nabije toekomst met dezelfde schaarste zal te kampen hebben, verklaart de spoorweginfrastructuurbeheerder het betrokken spoorweginfrastructuurelement onverwijld tot "overbelaste infrastructuur".

§ 2. De spoorweginfrastructuurbeheerder verricht binnen de zes maanden na de verklaring tot overbelasting een capaciteitsanalyse, tenzij al een ontwerp van vergrotingsplan overeenkomstig § 3 werd goedgekeurd.

De capaciteitsanalyse stelt de beperkingen van de spoorweginfrastructuurcapaciteit en de redenen van deze overbelasting vast, waardoor niet op gepaste wijze aan de capaciteitsaanvragen kan worden voldaan en stelt methoden en maatregelen voor om te kunnen voldoen aan bijkomende aanvragen die zouden kunnen genomen worden op korte of middellange termijn om daaraan te verhelpen.

De Koning bepaalt de inhoud van de analyse.

§ 3. Binnen zes maanden na de opmaak van de capaciteitsanalyse legt de spoorweginfrastructuurbeheerder een ontwerp van capaciteitsvergrotingsplan voor, na raadpleging van de gebruikers van de betrokken overbelaste spoorweginfrastructuur. Het ontwerp vermeldt de redenen voor de overbelasting, de vermoedelijke ontwikkeling van het verkeer, de beperkingen die wegen op de ontwikkeling van de spoorweginfrastructuur, de mogelijke oplossingen en hun kostprijs. Aan de hand van een kosten-batenanalyse van de mogelijke maatregelen wordt bepaald welke maatregelen zullen worden genomen om de capaciteit te vergroten, alsmede het tijdschema voor hun uitvoering.

Het ontwerp wordt binnen drie maanden goedgekeurd bij een koninklijk besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad.

§ 4. De spoorweginfrastructuurbeheerder legt op om afstand te doen van een treinpad waarvan het gebruik over een periode van ten minste één maand lager ligt dan een bepaalde drempelwaarde die opgenomen is in de netverklaring, tenzij dit te lage gebruik het gevolg

raisons autres qu'économiques échappant au contrôle de l'entreprise ferroviaire concernée.

Art. 42

§ 1er. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire renonce à percevoir la redevance visée à l'article 50, § 2, sur l'infrastructure ferroviaire saturée concernée, dans les cas où:

1° il ne présente pas un plan de renforcement des capacités dans le délai prévu à l'article 41, § 3, ou

2° il ne met pas en œuvre le plan d'action dressé dans le cadre du plan de renforcement dans les trois mois qui suivent son adoption.

§ 2. Toutefois, sous réserve de l'accord de l'organe de contrôle, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire peut continuer à percevoir cette redevance si:

1° le plan de renforcement des capacités ne peut pas être mis en œuvre pour des raisons indépendantes de sa volonté, ou

2° les options qui s'offrent à lui ne sont pas viables économiquement ou financièrement.

Art. 43

Lorsqu'une infrastructure ferroviaire a été déclarée saturée et que les redevances visées à l'article 50, § 2, n'ont pas été perçues ou n'ont pas donné des résultats probants, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire applique les priorités déterminées par le Roi, par un arrêté délibéré en Conseil des ministres, en fonction:

1° d'obligations de service public;

2° du développement nécessaire de services de transports de marchandises et, en particulier, de services de transports internationaux de marchandises.

Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire peut également déterminer des critères de priorité qu'il reprend dans le document de référence du réseau, dans le respect des critères déterminés conformément à l'alinéa 1er, dans le but d'optimaliser l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire ou pour des raisons économiques. Il tient compte des niveaux d'utilisation antérieurs des sillons pour la détermination des critères de priorité.

zou zijn van andere dan economische redenen en waarover de betreffende spoorwegonderneming geen controle heeft.

Art. 42

§ 1. De spoorweginfrastructuurbeheerder heft niet langer de retributie bedoeld in artikel 50, § 2, voor de betrokken overbelaste spoorweginfrastructuur, indien:

1° hij geen capaciteitsvergrotingsplan voorlegt binnen de termijn gesteld bij artikel 41, § 3, of

2° hij het actieplan niet uitvoert dat is vastgelegd in het capaciteitsvergrotingsplan binnen de drie maanden volgend op de goedkeuring van dit plan.

§ 2. Onder voorbehoud van de goedkeuring door het toezichthoudende orgaan, mag de spoorweginfrastructuurbeheerder deze retributie echter blijven ontvangen indien:

1° het capaciteitsvergrotingsplan niet kan worden uitgevoerd door omstandigheden onafhankelijk van zijn wil of

2° de beschikbare mogelijkheden economisch of financieel niet haalbaar zijn.

Art. 43

Wanneer een spoorweginfrastructuur overbelast verklaard is en de retributies bedoeld in artikel 50, § 2, niet zijn geïnd of onvoldoende resultaten hebben opgeleverd, past de spoorweginfrastructuurbeheerder de door de Koning bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad bepaalde prioriteiten toe afhankelijk van:

1° openbare dienstverplichtingen;

2° de noodzakelijke ontwikkeling van goederenvervoerdiensten, in het bijzonder van internationale goederenvervoerdiensten.

Mits eerbiediging van de in het eerste lid bedoelde criteria kan de spoorweginfrastructuurbeheerder eveneens prioriteitscriteria vastleggen welke hij in de netverklaring vermeldt, teneinde het gebruik van de spoorweginfrastructuur te optimaliseren of om economische redenen. Bij de bepaling van de prioriteitscriteria houdt hij rekening met de vroegere gebruiksniveaus van de treinpaden.

Art. 44

En cas d'urgence et de nécessité absolue, motivée par une défaillance rendant l'infrastructure ferroviaire momentanément inutilisable, les sillons alloués peuvent être supprimés sans préavis, le temps nécessaire à la remise en état des installations.

S'il l'estime nécessaire, le gestionnaire de l'infrastructure peut exiger, moyennant une indemnisation raisonnable, des entreprises ferroviaires qu'elles mettent à sa disposition les moyens qui lui paraissent les plus appropriés pour rétablir la situation normale dans les meilleurs délais.

Sous-section 3

Coopération avec d'autres gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire

Art. 45

Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire coopère avec les gestionnaires d'infrastructure ferroviaire des autres États membres de l'Union européenne, afin de permettre la création et la répartition efficace de capacités de l'infrastructure ferroviaire impliquant plusieurs réseaux. Dans le cadre de cette coopération, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire organise des sillons internationaux et met en place les procédures nécessaires à cette fin.

Lorsque le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire belge a l'initiative de cette coopération, il en informe la Commission européenne et il l'invite à participer en qualité d'observateur. Il en informe également le public de manière appropriée.

CHAPITRE 5

Redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire

Section 1re

Généralités

Art. 46

Le Roi détermine, par un arrêté délibéré en Conseil des ministres, après avis du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, les règles de calcul et les modalités de paiement des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire.

Art. 44

Bij hoogdringendheid of ingeval van absolute noodzaak wegens storingen die de spoorweginfrastructuur tijdelijk onbruikbaar maken, kunnen de toegekende treinpaden afgeschaft worden zonder voorafgaande kennisgeving en dit voor de duur nodig om de installatie opnieuw in werking te stellen.

Indien hij het noodzakelijk acht, kan de spoorweginfrastructuurbeheerder van de spoorwegondernemingen eisen, hem tegen een redelijke vergoeding de middelen ter beschikking te stellen die hij het meest geschikt acht om de normale toestand zo snel mogelijk te herstellen.

Onderafdeling 3

Samenwerking met andere spoorweginfrastructuurbeheerders

Art. 45

De spoorweginfrastructuurbeheerder werkt samen met de infrastructuurbeheerders van de andere lidstaten van de Europese Unie, om spoorweginfrastructuurcapaciteit die verscheidene netwerken beslaat op een efficiënte wijze te ontwerpen en toe te wijzen. In het raam van deze samenwerking ontwerpt de spoorweginfrastructuurbeheerder internationale treinpaden en werkt de noodzakelijke procedures hiervoor uit.

Wanneer de Belgische spoorweginfrastructuurbeheerder het initiatief neemt voor deze samenwerking, meldt hij dit aan de Europese Commissie en nodigt hij haar als waarnemer uit. Hij licht tevens het publiek op gepaste wijze in.

HOOFDSTUK 5

Retributies voor het gebruik van de infrastructuur

Afdeling 1

Algemeenheden

Art. 46

De Koning bepaalt bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad en na advies van de spoorweginfrastructuurbeheerder, de wijze van berekening en de betalingswijzen van de retributies voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur.

Il peut également, après avis du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, définir les règles de tarification spécifiques. A défaut, ces règles sont déterminées par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.

Le système de tarification, ainsi que les barèmes sont mentionnés dans le document de référence du réseau.

Par dérogation à l'alinéa 1er, le Roi peut fixer des règles spécifiques de calcul des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire pour les véhicules réservés à un usage strictement patrimonial, historique ou touristique.

Art. 47

§ 1er. Le Roi définit, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, les conditions appropriées, comprenant d'éventuels paiements ex ante, pour que les comptes du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, dans les conditions normales d'activité et par rapport à une période raisonnable, présentent au moins un équilibre entre, d'une part, les recettes tirées des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, s'il échet, les excédents dégagés d'autres activités commerciales et le financement par l'État et, d'autre part, les dépenses d'infrastructure ferroviaire.

§ 2. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire est, tout en respectant les exigences en matière de sécurité et en améliorant la qualité de service de l'infrastructure ferroviaire, encouragé à réduire les coûts de fourniture de l'infrastructure et le niveau des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire.

§ 3. Si le gestionnaire d'infrastructure est une entreprise publique autonome, la mise en œuvre de la disposition du § 2 s'effectue dans le cadre du contrat de gestion avec l'État belge. Si le gestionnaire d'infrastructure n'est pas une entreprise publique autonome, le Roi adopte par un arrêté délibéré en Conseil des ministres, les dispositions relatives à la mise en œuvre du § 2.

Art. 48

Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire établit une méthode d'imputation des coûts. Cette méthode et sa mise à jour éventuelle en fonction des meilleures pratiques internationales sont soumises à l'approbation de l'organe de contrôle au plus tard avant le début du

Hij kan na advies van de spoorweginfrastructuurbeheerder eveneens de specifieke tariferingsvoorschriften bepalen. Bij ontstentenis hiervan worden die voorschriften door de spoorweginfrastructuurbeheerder vastgesteld.

Het tariferingssysteem en de schalen worden in de netverklaring opgenomen.

In afwijking van het eerste lid, kan de Koning nadere regels bepalen voor de wijze van berekening van de retributies voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur met betrekking tot voertuigen die uitsluitend bestemd zijn voor patrimoniale, historische of toeristische doeleinden.

Art. 47

§ 1. De Koning bepaalt bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad de gepaste voorwaarden, met inbegrip van eventuele voorschotten, om ervoor te zorgen dat, onder normale zakelijke omstandigheden en over een redelijk tijdsverloop, uit de boeken van de spoorweginfrastructuurbeheerder ten minste een evenwicht blijkt tussen de inkomsten uit de retributies voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur, in voorkomend geval overschotten uit andere commerciële activiteiten en overheidsfinanciering, enerzijds, en tussen spoorweginfrastructuuruitgaven, anderzijds.

§ 2. De spoorweginfrastructuurbeheerder wordt met inachtneming van de eisen inzake veiligheid en de verbetering van de kwaliteit van de spoorweginfrastructuurdienst aangemoedigd om de kosten van de terbeschikkingstelling van spoorweginfrastructuur alsmede de hoogte van retributies voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur te verminderen.

§ 3. Ingeval de spoorweginfrastructuurbeheerder een autonoom overheidsbedrijf is, wordt de bepaling van § 2 verwezenlijkt via het beheerscontract met de Belgische staat. Ingeval de spoorweginfrastructuurbeheerder geen autonoom overheidsbedrijf is, stelt de Koning bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, de bepalingen met betrekking tot de uitvoering van § 2 vast.

Art. 48

De spoorweginfrastructuurbeheerder stelt een methode voor de aanrekening van de kosten op. Deze methode en haar eventuele aanpassingen aan de beste internationale praktijk zijn onderworpen aan de goedkeuring van het toezichthoudende orgaan uiterlijk vóór

premier horaire de service suivant l'entrée en vigueur du présent Code ferroviaire.

Section 2

Principes de tarification de l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire

Art. 49

Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire détermine et perçoit les redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, conformément au présent Code ferroviaire et ses arrêtés d'exécution. Il les affecte à ses activités.

Art. 50

§ 1er. Les redevances perçues pour l'ensemble des prestations minimales et l'accès par le réseau aux infrastructures de services visés aux points 1 et 2 de l'annexe 1, sont égales au coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire.

§ 2. La redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire peut inclure une redevance au titre de la rareté des capacités de la section identifiable de l'infrastructure ferroviaire pendant les périodes de saturation.

§ 3. La redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire peut être modifiée pour tenir compte du coût des effets sur l'environnement de l'exploitation des trains. Une telle modification tenant compte des coûts environnementaux entraînant une augmentation du montant global des recettes réalisées par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire n'est autorisée que si elle s'applique également, à un niveau comparable, aux modes de transport concurrents. A défaut, cette modification ne peut entraîner aucun changement du montant global des recettes réalisées par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.

§ 4. Afin d'éviter des variations disproportionnées, les redevances visées aux §§ 1er à 3 peuvent être exprimées en moyennes calculées sur un éventail suffisant de services ferroviaires visés aux points 1 et 2 de l'annexe 1 et de périodes.

§ 5. A la différence de la redevance d'accès aux services visés à l'annexe 1, point 2, le prix de ces services mêmes est fixé en tenant compte de la situation de la concurrence des chemins de fer.

het begin van de eerste dienstregeling ingaande na de inwerkingtreding van deze Spoorcodex.

Afdeling 2

Beginselen voor de tarifering van het gebruik van de spoorweginfrastructuur

Art. 49

De spoorweginfrastructuurbeheerder bepaalt en int de retributies voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur overeenkomstig deze Spoorcodex en zijn uitvoeringsbesluiten. Hij bestemt ze voor zijn bedrijfsactiviteiten.

Art. 50

§ 1. De retributies geheven voor het minimumtoegangspakket en voor de toegang via het spoor tot de voorzieningen bedoeld in punten 1 en 2 van de bijlage 1, zijn gelijk aan de rechtstreeks aan de spoorwegdienst toewijsbare kosten.

§ 2. De retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur kan een retributie omvatten voor het capaciteitsgebrek van een welbepaald segment van de spoorweginfrastructuur tijdens periodes van overbelasting.

§ 3. De retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur kan worden gewijzigd om rekening te houden met de kosten van milieu-effecten van de treinexploitatie. Dergelijke wijziging waarbij rekening gehouden wordt met milieukosten waaruit een verhoging van de totale inkomsten van de spoorweginfrastructuurbeheerder resulteert, wordt echter uitsluitend toegestaan als deze bij concurrerende vervoersmodi van vergelijkbare omvang is. Bij ontstentenis van zo een vergelijkbaar heffingsniveau, mag dergelijke wijziging geen gevolgen hebben voor de totale inkomsten van de spoorweginfrastructuurbeheerder.

§ 4. Om buitensporige schommelingen te voorkomen, mogen de retributies, bedoeld in §§ 1 tot 3, worden uitgedrukt als gemiddelden, berekend over een voldoende aantal in de punten 1 en 2 van bijlage 1 bedoelde spoorwegdiensten en perioden.

§ 5. In tegenstelling tot de retributie voor de toegang tot de diensten bedoeld in bijlage 1, punt 2, wordt de prijs van deze diensten zelf vastgesteld, rekening houdend met de concurrentiepositie van de spoorwegen.

Art. 51

Lorsque les services visés à l'annexe 1, points 3 et 4, c'est-à-dire les prestations complémentaires et les prestations connexes, ne sont proposés que par un seul fournisseur, la redevance imposée pour un tel service est liée au coût de la prestation calculé d'après le degré d'utilisation réelle.

Art. 52

Des redevances peuvent être perçues au titre des capacités utilisées pour l'entretien de l'infrastructure ferroviaire. De telles redevances ne sont pas supérieures au montant net du manque à gagner supporté par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire du fait des opérations d'entretien.

Art. 53

Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire doit à tout moment pouvoir démontrer que les redevances d'utilisation d'infrastructure ferroviaire réellement facturées sont conformes à la méthode, à la réglementation et aux barèmes définis dans le document de référence du réseau.

Art. 54

Il peut être perçu par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire une redevance appropriée au titre des capacités attribuées mais non utilisées. Ce droit encourage une utilisation efficace des capacités.

Art. 55

§ 1er. Pour s'assurer du paiement des redevances, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire peut imposer aux candidats la fourniture d'une garantie financière. Celle-ci est proportionnelle à l'activité envisagée.

§ 2. Cette garantie est transparente et non discriminatoire. Elle est publiée dans le document de référence du réseau et la Commission européenne en est informée.

Art. 51

Indien de aanvullende of ondersteunende diensten bedoeld in bijlage 1, punten 3 en 4, slechts door één leverancier worden aangeboden, moeten de voor dergelijke diensten geheven retributies gerelateerd zijn aan de kosten die nodig zijn om de diensten te verschaffen, berekend op basis van het werkelijke gebruiksniveau.

Art. 52

Voor capaciteit die voor spoorweginfrastructuuronderhoud wordt gebruikt, kunnen retributies geïnd worden. Deze retributies mogen niet hoger zijn dan het als gevolg van het onderhoud door de spoorweginfrastructuurbeheerder geleden netto-inkomstenverlies.

Art. 53

De spoorweginfrastructuurbeheerder moet altijd kunnen aantonen dat de retributies voor het daadwerkelijk gefactureerd gebruik van de spoorweginfrastructuur in overeenstemming zijn met de methode, de reglementering en de schalen opgenomen in de netverklaring.

Art. 54

De spoorweginfrastructuurbeheerder kan een aangepaste retributie innen voor toegekende maar niet gebruikte capaciteit. Dit recht moedigt een doeltreffend gebruik van de capaciteit aan.

Art. 55

§ 1. De spoorweginfrastructuurbeheerder kan kandidaten een financiële waarborg opleggen om de betaling van de retributies zeker te stellen. Deze staat in verhouding tot de voorgenomen activiteiten.

§ 2. Deze waarborg is transparant en niet-discriminerend. Hij wordt in de netverklaring bekendgemaakt en de Europese Commissie wordt hiervan in kennis gesteld.

Section 3

Exceptions aux principes de tarification

Art. 56

§ 1er. Par dérogation à la section 2, le Roi peut, par un arrêté délibéré en Conseil des ministres, décider des majorations de la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire afin de procéder au recouvrement total des coûts encourus par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.

La décision tient compte en particulier de la possibilité pour le marché ferroviaire de supporter ces majorations et de la concurrence dans le secteur des transports.

La décision n'exclut pas l'utilisation des infrastructures ferroviaires par des segments de marché qui peuvent au moins acquitter le coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire, plus un taux de rentabilité si le marché s'y prête.

§ 2. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire peut modifier les majorations visées au § 1er, après accord du Conseil des ministres. La modification ne peut entrer en vigueur que trois mois après publication.

Art. 57

Pour des projets d'investissement spécifiques qui seront réalisés à l'avenir ou dont la réalisation ne remonte pas plus loin que le 15 mars 1986 échu, le Roi peut, par un arrêté délibéré en Conseil des ministres, autoriser le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire à déterminer ou maintenir des redevances plus élevées, basées sur le coût à long terme de tels projets.

Les projets visés à l'alinéa 1er concernent l'amélioration de l'efficacité et/ou de l'efficience en termes de coût qui, dans le cas contraire, ne pourraient pas ou n'auraient pas pu être mis en œuvre.

Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire peut dans les cas visés à l'alinéa 1er, insérer dans ses accords avec les entreprises ferroviaires une clause relative au partage des risques liés à de nouveaux investissements.

Art. 58

Afin d'empêcher la discrimination, il est fait en sorte que les redevances moyenne et marginale perçues

Afdeling 3

Uitzonderingen op de beginselen voor tarifering

Art. 56

§ 1. In afwijking van afdeling 2 kan de Koning bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, besluiten tot een verhoging van de retributies voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur om de volledige dekking van de door de spoorweginfrastructuurbeheerder gemaakte kosten te verkrijgen.

De beslissing houdt inzonderheid rekening met de mogelijkheid van de spoorwegmarkt om deze verhogingen te dragen en met de mededinging in de vervoersector.

De beslissing sluit het gebruik van de spoorweginfrastructuur niet uit door marktsegmenten die op zijn minst de rechtstreeks uit de exploitatie van de spoorwegdiensten voortvloeiende kosten kunnen dekken, en een rendement indien de markt het toelaat.

§ 2. De spoorweginfrastructuurbeheerder kan de verhogingen bedoeld in § 1 wijzigen na akkoord van de Ministerraad. De wijziging treedt pas in werking drie maanden na haar bekendmaking.

Art. 57

Voor toekomstige specifieke investeringsprojecten of voor projecten waarvan de realisatie niet verder dan 15 maart 1986 teruggaat, kan de Koning bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad de spoorweginfrastructuurbeheerder toestaan hogere retributies, gebaseerd op langetermijnkosten van dergelijke projecten, in te stellen of te handhaven.

De in het eerste lid bedoelde projecten betreffen de verbetering van de doeltreffendheid en/of kosteneffectiviteit en die anders niet konden of hadden kunnen plaatsvinden.

De spoorweginfrastructuurbeheerder kan in het geval bedoeld in het eerste lid een bepaling inlassen in zijn overeenkomsten met de spoorwegondernemingen om de risico's verbonden aan nieuwe investeringen te verdelen.

Art. 58

Om discriminatie te voorkomen, wordt ervoor gezorgd dat de gemiddelde en de marginale retributies geheven

par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire soient comparables pour une utilisation équivalente de son infrastructure et que des services comparables fournis dans le même segment de marché soient soumis aux mêmes redevances.

Dans le document de référence du réseau, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire montre que le système de tarification répond à ces exigences dans la mesure où il peut le faire sans révéler d'informations commerciales confidentielles.

Art. 59

§ 1er. Sans préjudice de l'article 50, § 1er, toute réduction consentie sur les redevances perçues auprès d'une entreprise ferroviaire par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, pour une prestation de service quelle qu'elle soit, remplit les critères du présent article.

§ 2. A l'exception du § 3, les réductions sont limitées à l'économie réelle de coût administratif réalisée par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire. Pour déterminer le montant de la réduction, il ne peut être tenu compte des économies déjà intégrées dans la redevance perçue.

§ 3. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire peut instaurer des systèmes disponibles pour tous les utilisateurs de l'infrastructure ferroviaire et qui accordent, pour des flux de circulation déterminés, des réductions limitées dans le temps afin d'encourager le développement de nouveaux services ferroviaires ou des réductions favorisant l'utilisation de lignes considérablement sous-utilisées.

§ 4. Les réductions ne peuvent porter que sur des redevances perçues pour une section déterminée de l'infrastructure ferroviaire.

§ 5. Des systèmes de réductions similaires s'appliquent aux services similaires.

Art. 60

§ 1er. Le Roi peut, par un arrêté délibéré en Conseil des ministres, instaurer un système à durée limitée de compensation des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire dans les limites décrites au § 2. L'arrêté royal comporte la méthode et les calculs de la compensation.

§ 2. Ce système peut viser les coûts environnementaux, les coûts liés aux accidents et les coûts

door de spoorweginfrastructuurbeheerder voor gelijkwaardig gebruik van zijn infrastructuur vergelijkbaar zijn en dat voor vergelijkbare diensten in hetzelfde marktsegment dezelfde retributies worden geheven.

De spoorweginfrastructuurbeheerder toont in zijn netverklaring aan dat het tariferingsysteem aan deze voorschriften voldoet in de mate waarin hij dat kan zonder vertrouwelijke commerciële gegevens vrij te geven.

Art. 59

§ 1. Onverminderd artikel 50, § 1, dient elke door de spoorweginfrastructuurbeheerder aan een spoorwegonderneming toegekende korting op de retributies voor een dienst, ongeacht dewelke, te voldoen aan de criteria van dit artikel.

§ 2. Met uitzondering van § 3 blijven kortingen beperkt tot de werkelijke besparing op de administratieve kosten voor de spoorweginfrastructuurbeheerder. Bij het vaststellen van het bedrag van de korting mag geen rekening worden gehouden met kostenbesparingen die al in de geheven retributies zijn verrekend.

§ 3. De spoorweginfrastructuurbeheerder kan, voor bepaalde verkeersstromen, regelingen invoeren die voor alle gebruikers van de spoorweginfrastructuur beschikbaar zijn en waarbij tijdelijke kortingen worden toegekend om de ontwikkeling van nieuwe spoorwegdiensten te bevorderen of kortingen waarmee het gebruik van sterk onderbenutte lijnen wordt gestimuleerd.

§ 4. Kortingen mogen uitsluitend betrekking hebben op retributies die voor een welbepaald spoorweginfrastructuursegment worden geheven.

§ 5. Voor soortgelijke diensten gelden soortgelijke kortingsregelingen.

Art. 60

§ 1. De Koning kan bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad een in de tijd beperkte compensatieregeling treffen voor spoorweginfrastructuurgebruik binnen de grenzen bepaald in § 2. Het koninklijk besluit bevat de methode en de berekening voor de compensatie.

§ 2. Dit stelsel kan betrekking hebben op de kosten in verband met milieu, ongevallen en infrastructuur

d'infrastructure non couverts dans les modes de transport concurrents, lorsque ces coûts dépassent les coûts équivalents propres au chemin de fer.

§ 3. Lorsqu'un opérateur bénéficiant d'une compensation jouit d'un droit exclusif, cette compensation doit s'accompagner d'avantages comparables pour les autres utilisateurs.

CHAPITRE 6

L'organe de contrôle

Section 1re

Désignation

Art. 61

Le Roi désigne par un arrêté délibéré en Conseil des ministres l'organe de contrôle.

Section 2

Missions

Art. 62

§ 1er. Outre les missions conférées en vertu de la loi, l'organe de contrôle est investi des missions décrites dans le présent article.

§ 2. Au titre de ses missions de conseil, l'organe de contrôle:

1° donne des avis motivés et soumet des propositions;

2° d'initiative ou à la demande du ministre, effectue des recherches et des études relatives au marché ferroviaire;

3° délivre au ministre les informations nécessaires à l'établissement des règles relatives à la licence, à la tarification, à la répartition des capacités d'infrastructure;

4° coopère avec les organismes de contrôle des autres États membres de l'Union européenne afin de coordonner les principes décisionnels dans l'ensemble de l'Union.

§ 3. Au titre de ses missions de contrôle, l'organe de contrôle:

waarvan is aangetoond dat zij in concurrerende vervoersmodi niet worden aangerekend voor zover deze kosten de overeenkomstige kosten van het spoorwegverkeer overschrijden.

§ 3. Indien een operator die een compensatie ontvangt, een exclusief recht heeft, gaat de compensatie gepaard met vergelijkbare voordelen voor de andere gebruikers.

HOOFDSTUK 6

Toezichthoudende orgaan

Afdeling 1

Aanwijzing

Art. 61

De Koning wijst, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, het toezichthoudende orgaan aan.

Afdeling 2

Opdrachten

Art. 62

§ 1. Benevens de door de wet verleende opdrachten vervult het toezichthoudende orgaan de in dit artikel beschreven opdrachten.

§ 2. Teneinde zijn raadgevende opdracht te vervullen, doet het toezichthoudende orgaan het volgende:

1° het geeft gemotiveerd advies en doet voorstellen;

2° het voert, op eigen initiatief of op vraag van de minister, onderzoeken en studies uit met betrekking tot de spoorwegmarkt;

3° het verstrekt de minister de nodige inlichtingen om de regels op te stellen inzake de vergunningen, de tarifering en de toewijzing van de infrastructuurcapaciteit;

4° het werkt samen met de toezichthoudende organen van de andere lidstaten van de Europese Unie, teneinde de besluitvormingsbeginselen in het geheel van de Unie te coördineren.

§ 3. Teneinde zijn controleopdracht te vervullen, doet het toezichthoudende orgaan het volgende:

1° contrôle la conformité du document de référence du réseau au présent Code ferroviaire et à ses arrêtés d'exécution;

2° veille à ce que les redevances soient conformes aux dispositions du présent Code ferroviaire, de ses arrêtés d'exécution et du document de référence du réseau et appliquées de manière non discriminatoire;

3° veille à ce que la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire soit conforme aux dispositions de la présente loi, de ses arrêtés d'exécution et du document de référence du réseau;

4° sans préjudice de la loi sur la protection de la concurrence économique coordonnée le 15 septembre 2006, contrôle la concurrence sur les marchés des services ferroviaires, y compris le marché du transport de fret ferroviaire;

5° détermine, à la suite d'une demande du ministre, le ministre ayant attribué un service ferroviaire de transport de voyageurs défini dans un contrat de service public ou des entreprises ferroviaires concernées, si le principal objectif d'un service de transport de voyageurs est le transport de voyageurs entre deux gares situées dans des États membres différents;

6° vérifie le respect de l'article 4.

§ 4. Au titre de sa mission de règlement administratif des litiges, l'organe de contrôle tranche, dans les dix jours ouvrables, les litiges dans la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, sans préjudice des voies de recours existantes, à la requête soit du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, soit d'un candidat. Le Roi fixe les modalités de ce règlement des litiges.

§ 5. Au titre de ses missions de recours administratif, l'organe de contrôle peut être saisi sur plainte écrite, notifiée par envoi recommandé, de toute entreprise ferroviaire, de tout candidat ou du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, s'il s'estime victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice en ce qui concerne:

1° le document de référence du réseau ou les critères qu'il contient;

2° la procédure de répartition des capacités d'infrastructure et ses résultats;

1° het controleert de overeenstemming van de netverklaring met deze Spoorcodex en zijn uitvoeringsbesluiten;

2° het waakt erover dat de retributies in overeenstemming zijn met de bepalingen van deze Spoorcodex, van zijn uitvoeringsbesluiten en de netverklaring en op een niet-discriminerende wijze worden toegepast;

3° het waakt erover dat de toewijzing van de infrastructuurcapaciteit overeenstemt met de bepalingen van deze wet, van haar uitvoeringsbesluiten en van de netverklaring;

4° zonder afbreuk te doen aan de wet op de bescherming van de economische mededinging gecoördineerd op 15 september 2006, houdt het toezicht op de mededinging op de markt voor spoorwegvervoerdiensten, met inbegrip van de markt van het vrachtvervoer;

5° het bepaalt, naar aanleiding van een verzoek van de minister, de minister die een in een openbare dienstcontract beschreven reizigersvervoerdienst per spoor heeft gegund of de belanghebbende spoorwegondernemingen, of een reizigersvervoerdienst in hoofdzaak bedoeld is om reizigers tussen twee stations in verschillende lidstaten te vervoeren;

6° het controleert de naleving van artikel 4.

§ 4. Teneinde zijn opdracht inzake het administratief afhandelen van geschillen te vervullen, neemt het toezichthoudende orgaan een beslissing binnen de tien werkdagen, inzake de geschillen, over de toewijzing van de spoorweginfrastructuurcapaciteit, op verzoek van de spoorweginfrastructuurbeheerder of van een kandidaat en dit zonder afbreuk te doen aan de bestaande beroepsmogelijkheden. De Koning bepaalt de nadere regels voor deze geschillenbehandeling.

§ 5. Teneinde zijn opdracht inzake de behandeling van klachten te vervullen, kunnen bij het toezichthoudende orgaan schriftelijke klachten worden ingediend door middel van aangetekende zendingen vanwege spoorwegondernemingen, kandidaten en de spoorweginfrastructuurbeheerder wanneer zij denken het slachtoffer te zijn van een oneerlijke behandeling, van een discriminatie of van elk ander nadeel met betrekking tot:

1° de netverklaring of de criteria die erin zijn opgenomen;

2° de toewijzingsprocedure voor infrastructuurcapaciteit en haar resultaten;

3° le système de tarification, le niveau ou la structure des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire;

4° les dispositions en matière d'accès à l'infrastructure ferroviaire visées aux articles 5, 6, 7, 1° et 3°, 8 et 9.

Le recours administratif n'est pas suspensif de la décision attaquée, sauf décision contraire motivée de l'organe de contrôle à la demande de la partie plaignante.

§ 6. L'organe de contrôle décide sur les contestations qui lui sont soumises par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire en ce qui concerne l'attribution des minutes de retard dans le cadre du système d'amélioration des performances visé à l'article 23, alinéa 5.

Section 3

Pouvoirs

Art. 63

§ 1er. En exécution de ses missions de conseil, l'organe de contrôle rend des avis.

§ 2. En exécution de sa mission de règlement administratif des litiges, l'organe de contrôle prend des décisions individuelles motivées.

§ 3. En exécution de ses missions de contrôle et de recours administratif, l'organe de contrôle prend toute mesure nécessaire, y compris des mesures conservatoires et des amendes administratives, pour mettre fin aux infractions relatives au document de référence du réseau, à la répartition des capacités, à la tarification de l'infrastructure et aux dispositions en matière d'accès, conformément aux articles 64 et 65.

Art. 64

L'organe de contrôle peut, dans les cas visés à l'article 63, § 3, infliger une amende administrative. L'amende ne peut être, par jour calendrier, inférieure à 12 500 euros ni supérieure à 100 000 euros, ni, au total, supérieure à 2 millions d'euros ou 3 pour cent du chiffre d'affaires que la personne en cause a réalisé lors du dernier exercice clôturé, si ce dernier montant est supérieur.

3° het tariferingsysteem, de hoogte of de structuur van retributies voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur;

4° de in de artikelen 5, 6, 7, 1° en 3°, 8 en 9 opgenomen bepalingen inzake toegang tot de spoorweginfrastructuur.

Het administratief beroep schorst de aangevochten beslissing niet, behoudens andersluidende, gemotiveerde beslissing van het toezichthoudende orgaan op verzoek van de klagende partij.

§ 6. Het toezichthoudende orgaan beslist over de betwistingen die eraan worden voorgelegd door de spoorweginfrastructuurbeheerder over de toekenning van het aantal minuten vertraging in het raam van de prestatieregeling, bedoeld in artikel 23, vijfde lid.

Afdeling 3

Bevoegdheden

Art. 63

§ 1. In uitvoering van zijn raadgevende opdracht, geeft het toezichthoudende orgaan advies.

§ 2. In uitvoering van zijn opdracht inzake de administratieve afhandeling van geschillen neemt het toezichthoudende orgaan met redenen omklede individuele beslissingen.

§ 3. In uitvoering van zijn opdracht inzake controle administratief beroep, neemt het toezichthoudende orgaan elke maatregel die nodig is, met inbegrip van bewarende maatregelen en bestuurlijke boetes, om een einde te stellen aan de inbreuken op de netverklaring, de toewijzing van de capaciteit, de tarifering van de infrastructuur en de bepalingen inzake toegang overeenkomstig de artikelen 64 en 65.

Art. 64

Het toezichthoudende orgaan kan in de gevallen bedoeld in artikel 63, § 3, een bestuurlijke boete opleggen. De boete mag per kalenderdag niet lager zijn dan 12 500 euro en niet hoger dan 100 000 euro, noch in totaal hoger zijn dan 2 miljoen euro of 3 procent van de omzet die de gedaagde persoon heeft gerealiseerd in het afgesloten boekjaar, indien dit laatste bedrag hoger is.

L'amende peut être calculée à raison d'un montant journalier.

Sans préjudice du droit de citer devant le juge compétent, le recouvrement des amendes administratives peut avoir lieu par voie de contrainte à la diligence de l'administration de la TVA, de l'enregistrement et des domaines.

Art. 65

L'organe de contrôle statue par décision motivée dans les cas visés à l'article 63, § 3, après avoir entendu les parties en cause, dans les deux mois qui suivent la réception de toutes les informations, sauf disposition contraire dans la loi.

Il rend ses décisions en tenant compte notamment:

1° du respect des lois et règlements applicables;

2° du principe d'égalité d'accès aux capacités ferroviaires;

3° de la nécessité de maintenir l'intégrité du réseau ferroviaire belge et son interopérabilité avec les services ferroviaires des autres États;

4° de la nature de la demande au regard des ressources de capacités disponibles pour la satisfaire.

Il peut procéder ou faire procéder à toutes investigations utiles et au besoin désigner des experts et entendre des témoins.

L'organe de contrôle notifie ses décisions aux parties et les rend publiques dans les 15 jours du prononcé. Ces décisions sont contraignantes pour toutes les parties concernées.

Elles sont publiées sous forme de support papier et sous forme électronique.

Art. 66

Les membres de l'organe de contrôle sont soumis au secret professionnel, sous peine de l'application de l'article 458 du Code pénal, à l'égard des faits, actes et renseignements dont ils prendront connaissance en

De boete kan worden berekend op grond van een dagelijks bedrag.

Onverminderd het recht de zaak aanhangig te maken bij de bevoegde rechter, kan de invordering van de administratieve boetes gebeuren bij dwangmaatregel door toedoen van de administratie van de btw, de registratie en de domeinen.

Art. 65

Het toezichthoudende orgaan beslist in de gevallen bedoeld in artikel 63, § 3, door middel van een met redenen omklede beslissing, na de betrokken partijen te hebben gehoord, binnen twee maanden na ontvangst van alle inlichtingen, behoudens andersluidende wettelijke bepaling.

Bij zijn beslissingen houdt hij onder meer rekening met:

1° de naleving van de van toepassing zijnde wetten en reglementeringen;

2° het gelijkheidsbeginsel inzake toegang tot de spoorwegcapaciteit;

3° de noodzaak om de integriteit van het Belgische spoorwegnetwerk en de interoperabiliteit met de spoorwegdiensten van de andere Staten te behouden;

4° de aard van de aanvraag ten overstaan van de beschikbare middelen om eraan te voldoen.

Hij kan elk nuttig onderzoek doen of laten uitvoeren en zo nodig deskundigen aanwijzen en getuigen horen.

Het toezichthoudende orgaan deelt zijn beslissingen aan de partijen mee en maakt ze bekend binnen 15 dagen na de uitspraak. Deze beslissingen zijn bindend voor alle betrokken partijen.

Zij worden op papier en in elektronische vorm bekendgemaakt.

Art. 66

De leden van het toezichthoudende orgaan zijn, op straffe van de toepassing van artikel 458 van het Strafwetboek, gebonden aan het beroepsgeheim met betrekking tot feiten, daden en inlichtingen waarvan ze

raison de leurs fonctions, hormis les exceptions prévues par la loi.

Section 4

Ressources

Art. 67

§ 1er. En vue de couvrir l'intégralité des frais de fonctionnement et de personnel de l'organe de contrôle, les détenteurs d'un certificat de sécurité partie B visé à l'article 99 et le détenteur de l'agrément de sécurité visé à l'article 95 paient au Service public fédéral Mobilité et Transports une redevance.

Par trimestre, un quart du montant annuel est dû.

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

La part du détenteur de l'agrément de sécurité s'élève à trente pour cent du montant total.

La part des détenteurs d'un certificat de sécurité partie B s'élève à septante pour cent du montant total. Cette part est répartie entre les détenteurs en proportion du nombre de train-kilomètres qu'ils ont prestés au courant du trimestre clôturé trois mois avant le trimestre concerné par la redevance. Les train-kilomètres, prestés par chaque détenteur, sont communiqués par le détenteur de l'agrément de sécurité au Service public fédéral Mobilité et Transports immédiatement après la clôture de chaque trimestre.

§ 2. Le Roi fixe, par un arrêté délibéré en Conseil des ministres, le montant de la redevance visée au § 1er ainsi que les modalités d'imputation et de versement de celle-ci.

uit hoofde van hun functie kennis nemen, behalve voor wat de door de wet voorziene uitzonderingen betreft.

Afdeling 4

Inkomsten

Art. 67

§ 1. Om alle werkings- en personeelskosten van het toezichthoudende orgaan te dekken, betalen de houders van een veiligheidscertificaat deel B zoals bedoeld in artikel 99 en de houder van de veiligheidsvergunning als bedoeld in artikel 95 een retributie aan de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer.

Elk kwartaal moet een kwart van het jaarbedrag betaald worden.

De totale retributie wordt verdeeld tussen de houders van een veiligheidscertificaat deel B en de houder van de veiligheidsvergunning.

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

Het aandeel van de houders van een veiligheidscertificaat deel B bedraagt zeventig procent van het totale bedrag. Dit aandeel wordt verdeeld onder de houders in verhouding tot het aantal treinkilometers dat zij gepresteerd hebben tijdens het kwartaal dat afgesloten werd drie maanden voor het kwartaal waarop de retributie betrekking heeft. De treinkilometers gepresteerd door elke houder worden, onmiddellijk na afsluiting van elk kwartaal, door de houder van de veiligheidsvergunning meegedeeld aan de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer.

§ 2. De Koning stelt, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, het bedrag van de retributie bedoeld in § 1 vast, alsook de nadere regels voor de toerekening en storting van die retributie.

TITRE 4

Sécurité d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire

CHAPITRE 1ER

Règles de sécurité

Art. 68

§ 1er. Le cadre réglementaire national des règles de sécurité est composé des règles de sécurité suivantes:

1° les règles relatives aux objectifs et méthodes de sécurité nationaux;

2° les règles concernant les exigences applicables aux systèmes de gestion de la sécurité, à l'agrément de sécurité du gestionnaire de l'infrastructure et à la certification en matière de sécurité des entreprises ferroviaires;

3° les règles relatives au personnel de sécurité, au matériel roulant et à l'infrastructure ferroviaire;

4° les règles relatives aux enquêtes sur les accidents et les incidents;

5° les règles relatives à l'exploitation de l'infrastructure ferroviaire;

6° les exigences relatives à la circulation des véhicules à caractère patrimonial;

7° les règles internes de sécurité.

§ 2. Le Roi détermine, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, les règles relatives aux objectifs et méthodes de sécurité.

Le Roi détermine les règles concernant les exigences applicables aux systèmes de gestion de la sécurité, à l'agrément de sécurité du gestionnaire de l'infrastructure et à la certification en matière de sécurité des entreprises ferroviaires.

Le Roi détermine les exigences applicables au personnel de sécurité, au matériel roulant et à l'infrastructure ferroviaire.

Le Roi détermine les règles relatives aux enquêtes sur les accidents et les incidents.

Le Roi détermine les exigences relatives à la circulation de véhicules à caractère patrimonial sur le réseau.

TITEL 4

Exploitatieveiligheid van de spoorweginfrastructuur

HOOFDSTUK 1

Veiligheidsvoorschriften

Art. 68

§ 1. Het nationale regelgevende kader van de veiligheidsvoorschriften wordt gevormd door de volgende veiligheidsvoorschriften:

1° de regels betreffende de nationale veiligheidsdoelstellingen en -methodes;

2° de regels betreffende de vereisten voor de veiligheidsbeheersystemen die van toepassing zijn op de veiligheidsvergunning van de spoorweginfrastructuurbeheerder en de veiligheidscertificering van spoorwegondernemingen;

3° de regels betreffende het veiligheidspersoneel, het rollend materieel en de spoorweginfrastructuur;

4° de regels betreffende de onderzoeken naar ongevallen en incidenten;

5° de regels betreffende de exploitatie van de spoorweginfrastructuur;

6° de vereisten betreffende het verkeer van voertuigen met een patrimoniaal karakter;

7° de interne veiligheidsvoorschriften.

§ 2. De Koning bepaalt, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, de regels betreffende de veiligheidsdoelstellingen en -methodes.

De Koning bepaalt de regels betreffende de vereisten van toepassing op veiligheidsbeheersystemen, de veiligheidsvergunning van de infrastructuurbeheerder en de veiligheidscertificering van de spoorwegondernemingen.

De Koning bepaalt de vereisten die van toepassing zijn op het veiligheidspersoneel, het rollend materieel en de spoorweginfrastructuur.

De Koning bepaalt de regels betreffende onderzoeken naar ongevallen en incidenten.

De Koning bepaalt de toe te passen vereisten voor het verkeer van voertuigen met een patrimoniaal karakter op het netwerk.

§ 3. En l'absence de STI ou en complément des STI, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire adopte les règles de sécurité en matière d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire. Ces règles et leurs modifications sont soumises à l'avis conforme de l'autorité de sécurité, selon une procédure déterminée par le Roi.

§ 4. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et chaque entreprise ferroviaire adoptent, chacun en ce qui le concerne, des règles internes de sécurité dans le cadre de leur système de gestion de la sécurité.

§ 5. Le Roi détermine les modalités de publication de l'ensemble de la réglementation visée aux §§ 1er à 3.

Art. 69

§ 1er. Après l'adoption des objectifs de sécurité communs, le Roi et le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire peuvent adopter, conformément à l'article 68, §§ 1er à 3, une nouvelle règle nationale de sécurité basée sur un niveau de sécurité plus élevé que celui des objectifs de sécurité communs ou qui est susceptible d'affecter les activités d'entreprises ferroviaires sur le réseau belge, dans le respect des conditions prévues aux paragraphes suivants.

§ 2. L'autorité de sécurité consulte les entreprises ferroviaires et/ou les détenteurs et/ou le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et/ou les fabricants, selon le contenu des règles nationales de sécurité visées au § 1er.

§ 3. L'autorité de sécurité soumet le projet de règle nationale de sécurité à l'examen de la Commission européenne, en exposant les raisons pour lesquelles elle entend l'introduire.

Si la Commission fait savoir qu'elle a de réels doutes quant à la compatibilité du projet de règle nationale de sécurité avec les méthodes de sécurité communes ou avec la possibilité d'atteindre au moins les objectifs de sécurité communs, ou qu'elle estime qu'il établit une discrimination arbitraire entre les États membres ou constitue une restriction déguisée des opérations de transport ferroviaire entre ceux-ci, l'adoption, l'entrée en vigueur ou l'application de la règle est suspendue jusqu'au moment où la Commission adopte une décision ou jusqu'à l'expiration d'un délai de six mois à partir de la notification.

§ 3. In afwezigheid van TSI of ter aanvulling van de TSI's, stelt de spoorweginfrastructuurbeheerder de veiligheidsvoorschriften vast betreffende de exploitatie van de spoorweginfrastructuur. Deze voorschriften en hun wijzigingen zijn onderworpen aan het eensluidend advies van de veiligheidsinstantie, volgens een door de Koning te bepalen procedure.

§ 4. De spoorweginfrastructuurbeheerder en elke spoorwegonderneming stellen hun interne veiligheidsvoorschriften vast in het kader van hun veiligheidsbeheersysteem.

§ 5. De Koning bepaalt de wijze van bekendmaking voor het geheel van de regelgeving zoals bedoeld in §§ 1 tot 3.

Art. 69

§ 1. Na de vaststelling van de gemeenschappelijke veiligheidsdoelen kunnen de Koning en de spoorweginfrastructuurbeheerder, overeenkomstig artikel 68, §§ 1 tot 3, een nieuw nationaal veiligheidsvoorschrift aannemen dat gebaseerd is op een hoger veiligheidsniveau dan dat van de gemeenschappelijke veiligheidsdoelen of dat een weerslag zou kunnen hebben op de activiteiten van spoorwegondernemingen op het Belgische netwerk, met naleving van de voorwaarden die beschreven worden in de volgende paragrafen.

§ 2. De veiligheidsinstantie raadpleegt de spoorwegondernemingen en/of de houders en/of de spoorweginfrastructuurbeheerder en/of de fabrikanten, volgens de inhoud van de nationale veiligheidsvoorschriften als bedoeld in § 1.

§ 3. De veiligheidsinstantie legt de Europese Commissie het ontwerp van nationale veiligheidsvoorschrift voor ter onderzoek, met opgave van de redenen voor de invoering ervan.

Indien de Commissie laat weten dat zij over de verenigbaarheid van het ontwerp van nationale veiligheidsvoorschrift met de gemeenschappelijke veiligheidsmethoden of met het bereiken van ten minste het gemeenschappelijk veiligheidsdoel ernstige twijfels heeft of dat zij van mening is dat het een willekeurige discriminatie of een verkapte beperking van de spoorwegactiviteiten tussen de lidstaten inhoudt, wordt de aanneming, de inwerkingtreding of de toepassing van het voorschrift opgeschort totdat de Commissie een besluit neemt of totdat een termijn van zes maanden, te rekenen vanaf de kennisgeving, verstreken is.

§ 4. L'autorité de sécurité notifie à la Commission européenne les règles nationales de sécurité adoptées ou modifiées sur la base de l'article 68, §§ 1er à 3, sauf si lesdites règles concernent exclusivement la mise en œuvre d'une STI. La notification comprend des informations sur le contenu principal des règles avec les références aux textes législatifs, la forme des règles, et sur l'instance qui a procédé à leur publication.

Art. 70

§ 1er. En cas d'extrême urgence ou de danger affectant la sécurité de l'infrastructure ferroviaire ou son utilisation, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire prend des mesures d'urgence qui peuvent déroger aux règles de sécurité. Il en informe immédiatement et au plus tard le jour ouvrable suivant l'autorité de sécurité. Ces mesures sont applicables immédiatement. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire notifie ces mesures d'urgence immédiatement à toutes les entreprises ferroviaires circulant sur le réseau. Ces mesures sont valables au maximum pour une durée de trois mois, sauf décision contraire de l'autorité de sécurité.

§ 2. Lorsque le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire constate que le matériel utilisé constitue un risque pour la sécurité de la circulation ferroviaire, il prend les mesures nécessaires, y compris en interdire la circulation.

§ 3. Lorsque le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire constate que le personnel de sécurité constitue un risque pour la sécurité de la circulation ferroviaire, il prend les mesures nécessaires, y compris la suspension préventive de fonctions de sécurité.

Les modalités pratiques liées à la suspension préventive de fonctions de sécurité sont déterminées par le Roi.

§ 4. Lorsque le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire prend les mesures visées aux §§ 2 et 3, il en informe immédiatement, et au plus tard le jour ouvrable suivant, l'autorité de sécurité.

§ 5. Pour dresser les constats visés aux §§ 2 et 3, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire peut:

1° vérifier l'identité et les documents attestant de la certification du personnel de sécurité;

2° vérifier l'état du matériel roulant et y pénétrer.

§ 4. De veiligheidsinstantie deelt aan de Europese Commissie de op basis van artikel 68, §§ 1 tot 3, vastgestelde of gewijzigde nationale veiligheidsvoorschriften mee, tenzij de voorschriften uitsluitend verband houden met de uitvoering van TSI's. Deze kennisgeving omvat informatie betreffende de hoofdinhoud van de voorschriften met verwijzing naar de wetteksten, de vorm van de voorschriften en de instantie die ze heeft bekendgemaakt.

Art. 70

§ 1. In geval van uiterste hoogdringendheid of gevaar voor de veiligheid van de spoorweginfrastructuur of het gebruik ervan, neemt de spoorweginfrastructuurbeheerder urgentiemaatregelen die kunnen afwijken van de veiligheidsvoorschriften. Hij deelt ze onmiddellijk en uiterlijk de volgende werkdag mee aan de veiligheidsinstantie. Deze maatregelen zijn onmiddellijk van toepassing. De spoorweginfrastructuurbeheerder deelt deze urgentiemaatregelen onmiddellijk mee aan alle spoorwegondernemingen die op het netwerk rijden. Deze maatregelen zijn ten hoogste drie maanden geldig, behoudens een andersluidende beslissing van de veiligheidsinstantie.

§ 2. Wanneer de spoorweginfrastructuurbeheerder vaststelt dat het gebruikte materieel de veiligheid van het spoorwegverkeer in gevaar brengt, neemt hij de nodige maatregelen met inbegrip van het verbieden van hun verkeer.

§ 3. Wanneer de spoorweginfrastructuurbeheerder vaststelt dat het veiligheidspersoneel de veiligheid van het spoorwegverkeer in gevaar brengt, neemt hij de nodige maatregelen met inbegrip van de preventieve schorsing van de veiligheidsfuncties.

De praktische modaliteiten verbonden aan de preventieve schorsing van de veiligheidsfuncties worden bepaald door de Koning.

§ 4. Wanneer de spoorweginfrastructuurbeheerder de maatregelen neemt bedoeld in §§ 2 en 3, brengt hij onmiddellijk, en uiterlijk de volgende werkdag, de veiligheidsinstantie op de hoogte.

§ 5. Teneinde de vaststellingen bedoeld in §§ 2 en 3 te doen, kan de spoorweginfrastructuurbeheerder:

1° de identiteit en de documenten die de certificering van het veiligheidspersoneel attesteren, controleren;

2° de staat van het rollend materieel controleren en dit betreden.

Le Roi détermine le modèle de la carte de légitimation qui est présentée pour ces vérifications.

§ 6. L'autorité de sécurité peut, par une décision motivée, imposer au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire d'annuler les effets de la mesure prise conformément au § 2 pour l'avenir ou de moduler cette mesure, si elle estime que celle-ci n'est pas appropriée et/ou est manifestement disproportionnée.

Art. 71

Le Roi et, le cas échéant le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, adapte les règles nationales de sécurité adoptées sur la base de l'article 68, §§ 1er à 3, aux OSC et aux MSC au fur et à mesure de leur adoption.

CHAPITRE 2

Autorité de sécurité

Section 1re

Désignation

Art. 72

Le Roi, par un arrêté délibéré en Conseil des ministres, désigne l'autorité de sécurité.

Art. 73

§ 1er. Afin d'assumer les tâches, responsabilités et obligations qui sont dévolues à l'autorité de sécurité par les dispositions du présent Code ferroviaire, des membres du personnel statutaires de la SNCB Holding peuvent être transférés sur une base volontaire à l'autorité de sécurité selon les modalités fixées par un arrêté royal délibéré en Conseil des ministres.

Ces transferts ne constituent pas de nouvelles nominations. Les membres du personnel concernés conservent notamment leur ancienneté administrative et pécuniaire, leur dernier signalement ou évaluation et leurs titre et grade, ou se voient conférer un titre et un grade équivalents.

La situation administrative et pécuniaire ainsi que le régime des pensions des membres du personnel issus de la SNCB-Holding ne peut jamais être moins

De Koning bepaalt het model van legitimatiekaart die voorgelegd wordt bij deze controles.

§ 6. De veiligheidsinstantie kan bij een met redenen omklede beslissing, opleggen aan de spoorweginfrastructuurbeheerder dat hij de toekomstige gevolgen van de maatregel, genomen overeenkomstig § 2, opheft of dat hij deze maatregel moduleert, indien zij meent dat deze niet aangepast en/of duidelijk buiten verhouding is.

Art. 71

De Koning en, in voorkomend geval, de spoorweginfrastructuurbeheerder zorgt voor de aanpassing van de nationale veiligheidsvoorschriften die vastgesteld werden op grond van artikel 68, §§ 1 tot 3, aan de GVD en de GVM naarmate ze worden aangenomen.

HOOFDSTUK 2

Veiligheidsinstantie

Afdeling 1

Aanwijzing

Art. 72

De Koning wijst, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, de veiligheidsinstantie aan.

Art. 73

§ 1. Teneinde de veiligheidsinstantie in staat te stellen de taken, verantwoordelijkheden en verplichtingen op zich te nemen die het door de bepalingen van deze Spoorcodex worden opgelegd, kunnen statutaire personeelsleden van de NMBS Holding met hun instemming worden overgeplaatst naar de veiligheidsinstantie volgens de nadere regels bepaald bij een koninklijk besluit, vastgesteld na overleg in de Ministerraad.

Deze overplaatsingen zijn geen nieuwe benoemingen. De betrokken personeelsleden behouden onder andere hun administratieve en geldelijke anciënniteit, hun laatste signalement of evaluatie en hun titel en graad, of krijgen een gelijkwaardige titel en graad toegekend.

De administratieve en geldelijke toestand, alsook het pensioenstelsel van de personeelsleden afkomstig van de NMBS-Holding, kunnen op geen enkel ogenblik

favorable que celle qui aurait été la leur s'ils étaient restés membres du personnel de la SNCB-Holding.

Par situation pécuniaire, on entend tout ce qui a trait à la rémunération au sens large, notamment le traitement, le pécule de vacances, les allocations, les indemnités, les primes et les avantages sociaux de toute nature.

A tout moment, moyennant préavis de trois mois, chaque membre du personnel transféré peut demander de mettre un terme à son transfert et de réintégrer alors le cadre de la SNCB-Holding.

§ 2. Par dérogation au § 1er, la direction de l'autorité de sécurité n'a plus aucun lien avec la SNCB-Holding et ne peut plus bénéficier des droits et avantages reconnus aux membres du personnel statutaires de la SNCB-Holding en vertu des alinéas 1er à 4 du § 1er.

Le Roi détermine, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, le contenu du concept "direction" de l'autorité de sécurité prévu au présent paragraphe.

Section 2

Tâches

Art. 74

§ 1er. Les tâches de l'autorité de sécurité sont les suivantes:

1° l'autorisation de la mise en service des sous-systèmes de nature structurelle constituant le système ferroviaire et la vérification de ce qu'ils sont exploités et entretenus conformément aux exigences essentielles les concernant;

2° le contrôle de la conformité des constituants d'interopérabilité aux exigences essentielles;

3° l'autorisation de la mise en service des véhicules;

4° la délivrance, le renouvellement, la modification et le retrait des certificats de sécurité et des agréments de sécurité accordés conformément au chapitre 4, y compris la vérification des conditions et des exigences qui y sont définies et la conformité des activités du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et des entreprises

minder gunstig zijn dan de toestand die zij zouden gekend hebben indien zij personeelsleden van de NMBS-Holding zouden zijn gebleven.

Onder geldelijke toestand wordt verstaan, al wat in de ruime zin op de bezoldiging betrekking heeft, onder andere de wedde, het vakantiegeld, de toelagen, de vergoedingen, de premies en de sociale voordelen van alle aard.

Ieder overgeplaatst personeelslid kan op elk ogenblik, met inachtneming van een opzeggingstermijn van drie maanden, verzoeken een einde te maken aan zijn overplaatsing en opnieuw te worden opgenomen in de personeelsformatie van de NMBS-Holding.

§ 2. In afwijking van § 1 heeft de leiding van de veiligheidsinstantie geen enkele band meer met de NMBS-Holding en kan niet meer genieten van de rechten en voordelen toegekend aan de statutaire personeelsleden van de NMBS-Holding krachtens de leden 1 tot 4 van § 1.

De Koning bepaalt, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, de inhoud van het begrip "leiding" van de veiligheidsinstantie bedoeld in deze paragraaf.

Afdeling 2

Taken

Art. 74

§ 1. De taken van de veiligheidsinstantie zijn de volgende:

1° de toelating tot ingebruikname van de subsystemen van structurele aard die samen het spoorwegsysteem vormen en het controleren of deze subsystemen worden geëxploiteerd en onderhouden overeenkomstig de essentiële eisen die erop betrekking hebben;

2° de controle van de overeenstemming van de interoperabiliteitsonderdelen met de essentiële eisen;

3° de toelating tot ingebruikname van voertuigen;

4° de afgifte, vernieuwing, wijziging en intrekking van de veiligheidscertificaten en veiligheidsvergunningen die zijn toegekend overeenkomstig hoofdstuk 4 met inbegrip van de controle van de voorwaarden en eisen die daarin zijn vervat en de overeenstemming van de activiteiten van de spoorweginfrastructuurbeheerder en

ferroviaires aux exigences prévues pour obtenir l'agrément ou le certificat;

5° la délivrance d'un avis conforme quant aux autres règles nationales de sécurité visées à l'article 68, § 3;

6° le contrôle du respect des règles de sécurité;

7° la mise à jour et l'adaptation du registre national des véhicules en veillant à ce que les véhicules soient dûment inscrits dans le registre national des véhicules et à ce que les informations relatives à la sécurité y figurant soient exactes et tenues à jour;

8° la vérification de la conformité de la fourniture de services de formation aux exigences de sécurité définies dans les STI ou les règles adoptées par le Roi;

9° les tâches relatives à la certification des conducteurs de train visées par les règles arrêtées conformément à l'article 68, § 1er, 3°;

10° les tâches relatives à la certification des conducteurs de train visée au titre 5;

11° la certification des accompagnateurs de train;

12° la vérification de l'efficacité du système de freinage du matériel roulant ferré comme prévue au chapitre II de l'arrêté royal du 15 septembre 1976 portant règlement sur la police des transports de personnes par tram, pré-métro, métro, autobus et autocar;

13° l'imposition d'amendes administratives;

14° la vérification, la promotion et, le cas échéant, la bonne application et le développement du cadre réglementaire en matière de sécurité, y compris le système des règles nationales de sécurité et les règles relatives au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer;

15° la bonne application des dispositions relatives aux conditions d'utilisation des travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière dans le secteur ferroviaire.

§ 2. La possession de la qualité de membres du personnel de l'autorité de sécurité, est portée à la connaissance des tiers par une carte de légitimation dont le Roi fixe le modèle.

de spoorwegondernemingen met de eisen die voor het bekomen van vergunning of certificaat worden gesteld;

5° de aflevering van een eensluidend advies aangaande de andere nationale veiligheidsvoorschriften zoals bedoeld in artikel 68, § 3;

6° de controle op de naleving van de veiligheidsvoorschriften;

7° het bijwerken en aanpassen van het nationaal voertuigenregister, ervoor zorgend dat de voertuigen terdege ingeschreven zijn in het nationaal voertuigenregister en dat de daarin vervatte informatie juist is en bijgewerkt wordt;

8° het nazien van de conformiteit van de verleende opleidingsdiensten met de veiligheidseisen bepaald in de TSI's of in de door de Koning vastgestelde voorschriften;

9° de taken betreffende de certificering van de treinbestuurders bedoeld door de voorschriften genomen overeenkomstig artikel 68, § 1, 3°;

10° de taken betreffende de certificering van de treinbestuurders bedoeld in titel 5;

11° de certificering van treinbegeleiders;

12° de controle van de doeltreffendheid van het remsysteem van rollend spoormaterieel als bedoeld in hoofdstuk II van het koninklijk besluit van 15 september 1976 houdende reglement op de politie van personenvervoer per tram, premetro, metro, autobus en autocar;

13° het opleggen van bestuurlijke boetes;

14° de controle, de bevordering en, in voorkomend geval, de handhaving en de ontwikkeling van het regelgevend kader voor veiligheid, inclusief het stelsel van nationale veiligheidsvoorschriften en de regels inzake het vervoer van gevaarlijke goederen per spoor;

15° de handhaving van de bepalingen betreffende de arbeidsvoorwaarden voor mobiele werknemers die interoperabele grensoverschrijdende diensten in de spoorwegsector verrichten.

§ 2. Het bezitten van de hoedanigheid van personeelsleden van de veiligheidsinstantie, wordt ter kennis gebracht van derden aan de hand van een legitimatiekaart waarvan de Koning het model bepaalt.

Art. 75

L'autorité de sécurité peut, dans l'accomplissement de ses tâches visées à l'article 74, prendre toutes les mesures nécessaires, y compris l'interdiction pour le matériel ou le personnel de circuler et elle peut mener les inspections et les investigations nécessaires pour l'accomplissement de ses tâches.

Art. 76

§ 1er. L'autorité de sécurité peut infliger une amende administrative à une entreprise ferroviaire, gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et au détenteur, en cas d'infraction visée aux articles 214 et 215.

§ 2. Un membre du personnel visé à l'article 213, § 1er, rédige un rapport en cas d'infraction visée aux articles 214 et 215.

Le rapport est daté et mentionne au moins:

1° le nom du contrevenant présumé;

2° l'infraction;

3° le lieu, la date et l'heure de la constatation de l'infraction.

Le rapport est immédiatement transmis à la direction 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.

§ 3. La direction informe le contrevenant présumé dans les quinze jours de la date du rapport de l'intention d'infliger une amende administrative. La direction peut prolonger ce délai si elle l'estime nécessaire pour l'exercice des missions et des compétences de l'autorité de sécurité. En outre, la direction peut prolonger ce délai si elle accorde un délai au contrevenant présumé pour mettre fin à l'infraction.

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

Art. 75

De veiligheidsinstantie kan, in uitvoering van haar taken bedoeld in artikel 74, al de noodzakelijke maatregelen nemen, met inbegrip van het verbod voor materieel of veiligheidspersoneel om te rijden en zij kan de noodzakelijke inspecties en onderzoeken verrichten die nodig zijn om haar taken te vervullen.

Art. 76

§ 1. De veiligheidsinstantie kan een bestuurlijke boete opleggen aan een spoorwegonderneming, aan de spoorweginfrastructuurbeheerder en aan de houder, in geval van een inbreuk als bedoeld in de artikelen 214 en 215.

§ 2. Een personeelslid bedoeld in artikel 213, § 1, stelt in geval van een in de artikelen 214 et 215 bedoelde inbreuk, een rapport op.

Het rapport is gedagtekend en vermeldt minstens:

1° de naam van de vermoedelijke overtreder;

2° de inbreuk;

3° de plaats waar en het tijdstip waarop de inbreuk is geconstateerd.

Het rapport wordt onmiddellijk bezorgd aan de leiding van de veiligheidsinstantie.

Een afschrift van het rapport wordt uiterlijk bij de kennisgeving van het voornemen tot het opleggen van een bestuurlijke boete aan de vermoedelijke overtreder toegezonden.

§ 3. De leiding brengt de vermoedelijke overtreder binnen vijftien dagen na de dagtekening van het rapport op de hoogte van het voornemen om een bestuurlijke boete op te leggen. De leiding kan deze termijn verlengen voor zover zij dit noodzakelijk acht met het oog op de uitoefening van de opdrachten en bevoegdheden van de veiligheidsinstantie. Bovendien kan de leiding deze termijn verlengen indien zij de vermoedelijke overtreder een termijn toestaat om een einde te maken aan de inbreuk.

De kennisgeving geschiedt bij aangetekende zending of op de door de Koning bepaalde wijze en vermeldt op straffe van nietigheid het in overweging genomen bedrag van de bestuurlijke boete, alsook de naam van de vermoedelijke overtreder.

Cette notification ne peut porter que sur des faits qui auraient été commis moins de cinq ans avant l'envoi du pli recommandé.

§ 4. Le contrevenant présumé est invité à communiquer sa défense par écrit dans un délai de trente jours suivant la notification de cet avis. Si le contrevenant présumé n'a pas de siège en Belgique, ce délai est prolongé de quinze jours.

Le contrevenant présumé est également informé:

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. A cet effet, le contrevenant présumé introduit une demande écrite auprès de l'autorité de sécurité dans les trente jours de la réception de la notification.

Le contrevenant présumé peut se faire assister ou représenter par un avocat, et peut appeler des témoins.

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, qui statue en la matière dans les quinze jours. Si l'autorité de sécurité ne statue pas en la matière dans les quarante-cinq jours, la demande est réputée acceptée. Le délai visé au § 6 est suspendu pour la durée de la prolongation du délai visée au présent alinéa.

L'autorité de sécurité se montre loyale et impartiale lors de la collecte et de la communication des preuves à charge et des preuves à décharge.

§ 5. Lorsqu'une amende administrative est infligée, le montant de cette amende est adapté à la gravité de l'infraction et à la mesure dans laquelle celle-ci peut être reprochée au contrevenant. En outre, il est tenu compte de la fréquence de l'infraction et des circonstances dans lesquelles le contrevenant présumé a commis l'infraction.

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.

Deze kennisgeving kan slechts handelen over feiten die niet langer dan vijf jaar voor de dag van het versturen van de aangetekende zending begaan zouden zijn.

§ 4. De vermoedelijke overtreder wordt uitgenodigd om binnen een termijn van dertig dagen die volgt op de kennisgeving van dit bericht schriftelijk zijn verweer mee te delen. Indien de vermoedelijke overtreder geen zetel in België heeft, wordt deze termijn met vijftien dagen verlengd.

Tevens wordt de vermoedelijke overtreder erop gewezen dat hij:

1° op verzoek de documenten waarop het voornemen tot het opleggen van een bestuurlijke boete berust, kan inzien en er kopieën van kan krijgen;

2° mondeling zijn schriftelijke verweer kan toelichten. De vermoedelijke overtreder richt daartoe aan de veiligheidsinstantie een schriftelijke aanvraag binnen dertig dagen na de ontvangst van de kennisgeving.

De vermoedelijke overtreder kan zich laten bijstaan of vertegenwoordigen door een advocaat en kan getuigen oproepen.

Indien de vermoedelijke overtreder van oordeel is dat hij te weinig tijd heeft om zich te verdedigen, richt hij een met redenen omkleed verzoek aan de veiligheidsinstantie die binnen vijftien dagen hierover beslist. Indien de veiligheidsinstantie binnen vijfenveertig dagen hierover geen beslissing neemt, wordt het verzoek geacht ingewilligd te zijn. De in § 6 bedoelde termijn wordt geschorst voor de duur van de verlenging van de termijn bedoeld in dit lid.

De veiligheidsinstantie stelt zich loyaal en onpartijdig op bij het verzamelen en meedelen van de bewijzen à charge en de bewijzen à décharge.

§ 5. Als een bestuurlijke boete wordt opgelegd, wordt het bedrag ervan afgestemd op de ernst van de inbreuk en de mate waarin deze aan de overtreder wordt verweten. Tevens wordt rekening gehouden met de frequentie en de omstandigheden waarin de vermoedelijke overtreder de inbreuk heeft gepleegd.

Indien op het moment van de beslissing tot het opleggen van een bestuurlijke boete de feiten geen inbreuk, zoals bedoeld in de artikelen 214 en 215, meer uitmaken, wordt geen bestuurlijke boete opgelegd.

Les deux premiers alinéas du présent paragraphe sont d'application dans le cas du recours visé à l'article 221/3.

§ 6. Le droit de l'autorité de sécurité d'infliger une amende administrative s'éteint deux ans après l'envoi de la notification de l'autorité de sécurité visée au § 3.

Art. 77

L'autorité de sécurité accomplit ses tâches de manière ouverte, non discriminatoire et transparente. En particulier, elle permet à toutes les parties d'être entendues et indique les motifs de ses décisions.

Elle répond rapidement aux requêtes et demandes d'informations et adopte toutes ses décisions dans un délai de quatre mois après que toutes les informations demandées ont été fournies. Le Roi peut dans des cas particuliers réduire ce délai.

Les tâches visées à l'article 74 ne peuvent pas être transférées ou confiées à un gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, une entreprise ferroviaire ou une entité adjudicatrice.

Dans l'accomplissement des tâches visées à l'article 74, 1° à 8°, 14° et 15°, elle peut à tout moment requérir l'assistance technique du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, des entreprises ferroviaires ou d'autres organismes qualifiés choisis par l'autorité de sécurité.

Lorsque cela s'avère nécessaire dans le cadre des tâches visées à l'article 74, 1°, 2°, 4°, 6° et 14° les membres de l'autorité de sécurité ou les personnes mandatées par elle, chargent le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire de prendre les mesures appropriées afin de garantir la sécurité des circulations ferroviaires en fonction des opérations à réaliser. Ces mesures peuvent comprendre l'interdiction des circulations ferroviaires vers une ou plusieurs voies.

L'autorité de sécurité et le gestionnaire de l'infrastructure concluent un protocole relatif aux mesures visées à l'alinéa 5.

L'autorité de sécurité coopère avec les autorités de sécurité des autres États membres. La coopération vise en particulier à faciliter et coordonner la certification en matière de sécurité des entreprises ferroviaires ayant obtenu des sillons internationaux conformément à la procédure prévue à l'article 34.

De eerste twee leden van deze paragraaf zijn van toepassing in geval van het in artikel 221/3 bedoelde beroep.

§ 6. De bevoegdheid van de veiligheidsinstantie tot het opleggen van een bestuurlijke boete vervalt twee jaar nadat de veiligheidsinstantie de in § 3 bedoelde kennisgeving heeft verzonden.

Art. 77

De veiligheidsinstantie verricht haar taken op een open, niet-discriminerende en transparante wijze. Zij geeft in het bijzonder alle partijen de gelegenheid te worden gehoord en zij motiveert haar besluiten.

Zij antwoordt snel op de verzoeken en vragen om inlichtingen en neemt al haar besluiten binnen de vier maanden nadat alle gevraagde inlichtingen werden verstrekt. De Koning kan in bijzondere gevallen deze termijn inkorten.

De in artikel 74 bedoelde taken mogen niet worden overgedragen of uitbesteed aan een spoorweginfrastructuurbeheerder, een spoorwegonderneming of een aanbestedende dienst.

Zij kan voor de uitvoering van de in artikel 74, 1° tot 8°, 14° en 15° bedoelde taken te allen tijde de technische bijstand vorderen van de spoorweginfrastructuurbeheerder, de spoorwegondernemingen of andere door de veiligheidsinstantie gekozen gekwalificeerde instanties.

Indien het voor de uitvoering van de in artikel 74, 1°, 2°, 4°, 6° en 14° bedoelde taken noodzakelijk blijkt, gelasten de leden van de veiligheidsinstantie of de door haar gemandateerde personen de spoorweginfrastructuurbeheerder met het nemen van geschikte maatregelen om de veiligheid van het spoorwegverkeer te garanderen in functie van de te realiseren werkzaamheden. Deze maatregelen kunnen het verbod inhouden van spoorwegverkeer naar één of meerdere sporen.

De veiligheidsinstantie en de infrastructuurbeheerder sluiten een protocol met betrekking tot de maatregelen bedoeld in het vijfde lid.

De veiligheidsinstantie werkt samen met de veiligheidsinstanties van de andere lidstaten. De samenwerking heeft in het bijzonder tot doel het vergemakkelijken en coördineren van de veiligheidscertificering van spoorwegondernemingen die internationale treinpaden toegewezen hebben gekregen volgens de procedure voorzien in artikel 34.

Section 3

Rapport annuel

Art. 78

Chaque année, l'autorité de sécurité publie un rapport concernant ses activités de l'année précédente et le transmet à l'Agence au plus tard le 30 septembre. Le rapport contient des informations sur:

a) l'évolution de la sécurité ferroviaire, y compris un inventaire des indicateurs de sécurité communs définis dans l'annexe 4;

b) les modifications importantes de la législation et de la réglementation en matière de sécurité ferroviaire;

c) l'évolution de la certification et de l'agrément en matière de sécurité;

d) les résultats des contrôles effectués auprès du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et des entreprises ferroviaires et les enseignements qui en ont été tirés, notamment sur la base des rapports visés à l'article 93;

e) les dérogations qui ont été décidées conformément à l'article 109;

f) l'application des méthodes de sécurité communes à l'analyse et l'évaluation des risques.

Le Roi peut déterminer un modèle de rapport que le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et les entreprises ferroviaires devront utiliser et prévoir des éléments de contenu supplémentaires.

Section 4

Rémunération des prestations

Art. 79

§ 1er. Le demandeur de l'autorisation visée à l'article 74, 1° et 3° est redevable, à titre de participation dans les frais d'examen de l'autorité de sécurité, d'une redevance liée au prix de revient de cet examen.

La redevance visée à l'alinéa 1er, pour le service demandé à l'autorité de sécurité, est calculée par demi-journée entamée.

L'indemnité pour une demi-journée s'élève à 375 euros et est indexée.

Afdeling 3

Jaarverslag

Art. 78

Elk jaar publiceert de veiligheidsinstantie een verslag over haar activiteiten van het vorige jaar en zij zendt het uiterlijk 30 september toe aan het Bureau. Het verslag bevat informatie over:

a) de evolutie van de veiligheid op het spoor, met inbegrip van een inventaris van de in bijlage 4 beschreven gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren;

b) belangrijke wijzigingen in de wetgeving en de reglementering betreffende de veiligheid op de spoorwegen;

c) de ontwikkeling van de veiligheidscertificering en de veiligheidsvergunning;

d) de resultaten van het bij de spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen uitgeoefende toezicht en de eruit getrokken conclusies, met name op basis van de verslagen bedoeld in artikel 93;

e) de afwijkingen waartoe overeenkomstig artikel 109 werd besloten;

f) de toepassing van gemeenschappelijke veiligheidsmethodes bij de analyse en evaluatie van risico's.

De Koning kan een model van verslag bepalen dat de spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen moeten gebruiken en bijkomende inhoudelijke elementen voorschrijven.

Afdeling 4

Vergoeding voor prestaties

Art. 79

§ 1. De aanvrager van een toelating als bedoeld in artikel 74, 1° en 3° is, als deelneming in de kosten van het onderzoek door de veiligheidsinstantie, een aan de kostprijs van dat onderzoek gerelateerde retributie verschuldigd.

De retributie bedoeld in het eerste lid, voor de aan de veiligheidsinstantie gevraagde dienst, wordt berekend per aangevatte halve dag.

De vergoeding voor een halve dag bedraagt 375 euro en wordt geïndexeerd.

§ 2. Le demandeur de l'autorisation visée à l'article 74, 1° ou 3° est redevable, à titre de participation dans les frais administratifs de l'autorité de sécurité, d'une redevance indexée pour l'octroi de cette autorisation.

La redevance visée à l'alinéa 1er est fixée à 750 euros.

§ 3. En cas de non-paiement des redevances visées aux §§ 1er et 2, l'autorisation est retirée après mise en demeure.

Art. 80

§ 1er. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et les entreprises ferroviaires sont redevables, à titre de participation dans les frais administratifs de l'autorité de sécurité, pour la certification prévue à l'article 74, 9° et 11° par membre de personnel qui dispose d'une licence à la date du 1er janvier de l'année courante, d'une redevance annuelle indexée.

La redevance visée à l'alinéa 1er est fixée à 20 euros.

En cas de non-paiement de la redevance visée à l'alinéa 1er, la licence des membres du personnel concernés n'est plus valable.

§ 2. Le demandeur est redevable, à titre de participation dans les frais administratifs de l'autorité de sécurité, pour les tâches visées à l'article 142, § 1er, 1°, d'une redevance indexée.

La redevance visée à l'alinéa 1er est fixée à 100 euros pour la délivrance initiale, en ce compris la mise à jour et la modification des licences.

La redevance visée à l'alinéa 1er est fixée à 100 euros pour le renouvellement, en ce compris la mise à jour et la modification des licences.

La redevance visée à l'alinéa 1er est fixée à 40 euros pour la délivrance de duplicatas.

§ 3. Les personnes ou organismes, visées à l'article 142, § 1er, 4°, sont redevables, à titre de participation aux coûts de l'examen du dossier par l'autorité de sécurité, d'une redevance indexée.

La redevance visée à l'alinéa 1er est fixée à 2 000 euros pour les entreprises ferroviaires qui forment leur propre personnel.

§ 2. De aanvrager van een toelating als bedoeld in artikel 74, 1° of 3° is, als deelneming in de administratieve kosten van de veiligheidsinstantie, voor de aflevering van die toelating een geïndexeerde retributie verschuldigd.

De in het eerste lid bedoelde retributie is vastgesteld op 750 euro.

§ 3. In geval van niet-betaling van de in §§ 1 en 2 bedoelde retributies, wordt de toelating ingetrokken na ingebrekestelling.

Art. 80

§ 1. De spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen zijn, als deelneming in de administratieve kosten van de veiligheidsinstantie voor de certificering als bedoeld in artikel 74, 9° en 11° per personeelslid dat een vergunning heeft op 1 januari van het lopende jaar, een jaarlijkse, geïndexeerde retributie verschuldigd.

De in het eerste lid bedoelde retributie is vastgesteld op 20 euro.

In geval van niet-betaling van de in het eerste lid bedoelde retributie, is de vergunning van de betrokken personeelsleden niet meer geldig.

§ 2. De aanvrager is als deelneming in de administratieve kosten van de veiligheidsinstantie voor de opdrachten bedoeld in artikel 142, § 1, 1°, een geïndexeerde retributie verschuldigd.

De in het eerste lid bedoelde retributie is vastgesteld op 100 euro voor de initiële afgifte, inclusief bijwerking en wijziging van de vergunningen.

De in het eerste lid bedoelde retributie is vastgesteld op 100 euro voor de verlenging, inclusief bijwerking en wijziging van de vergunningen.

De in het eerste lid bedoelde retributie is vastgesteld op 40 euro voor de afgifte van duplicaten.

§ 3. De personen of instellingen, bedoeld in artikel 142, § 1, 4°, zijn als deelneming in de kosten voor het onderzoek van het dossier door de veiligheidsinstantie, een geïndexeerde retributie verschuldigd.

De in het eerste lid bedoelde retributie is vastgesteld op 2 000 euro voor de spoorwegondernemingen die hun eigen personeel opleiden.

La redevance visée à l'alinéa 1er est fixée à 2 500 euros pour les entreprises ferroviaires qui forment leur personnel et des tiers.

La redevance visée à l'alinéa 1er est fixée à 2 500 euros pour les autres entreprises ou organismes.

La redevance visée à l'alinéa 1er est fixée à 50 euros pour la délivrance initiale, en ce compris la mise à jour, de la reconnaissance comme examinateur par l'autorité de sécurité, à l'exception des examinateurs reconnus par les centres de formation.

§ 4. Les personnes ou organismes, visées à l'article 142, § 1er, 9°, sont redevables, à titre de participation aux coûts de l'examen du dossier par l'autorité de sécurité, d'une redevance indexée.

La redevance visée à l'alinéa 1er est fixée à 2 000 euros pour une personne et à 2 500 euros pour un organisme.

Art. 81

§ 1er. Le détenteur d'un véhicule qui figure dans le registre national des véhicules à la date du 1er janvier de l'année courante est redevable, à titre de participation dans les frais de l'autorité de sécurité, d'une redevance annuelle indexée pour ce véhicule.

La redevance visée à l'alinéa 1er est fixée à 2 euros.

§ 2. En cas de non-paiement des redevances, le véhicule est radié du registre.

Les redevances ne sont pas remboursées lors du retrait de l'enregistrement ou lors de l'arrêt de l'usage du matériel.

Art. 82

Le demandeur d'une vérification de l'efficacité du système de freinage de matériel roulant ferré telle que prévue au chapitre II de l'arrêté royal du 15 septembre 1976 portant règlement sur la police des transports de personnes par tram, pré-métro, métro, autobus et autocar, est redevable, à titre de participation dans les frais du contrôle de l'autorité de sécurité, d'une redevance indexée.

La redevance visée à l'alinéa 1er est fixée à 280 euros.

De in het eerste lid bedoelde retributie is vastgesteld op 2 500 euro voor de spoorwegondernemingen die hun eigen personeel en derden opleiden.

De in het eerste lid bedoelde retributie is vastgesteld op 2 500 euro voor de andere ondernemingen of instellingen.

De in het eerste lid bedoelde retributie is vastgesteld op 50 euro voor de initiële afgifte, inclusief de bijwerking, van de erkenning als examinator door de veiligheidsinstantie, met uitzondering van de door de opleidingscentra erkende examinatoren.

§ 4. De personen of instellingen, bedoeld in artikel 142, § 1, 9°, zijn als deelneming in de kosten voor het onderzoek van het dossier door de veiligheidsinstantie, een geïndexeerde retributie verschuldigd.

De in het eerste lid bedoelde retributie is vastgesteld op 2 000 euro voor een persoon en op 2 500 euro voor een instelling.

Art. 81

§ 1. De houder van een voertuig dat op 1 januari van het lopende jaar voorkomt in het nationaal voertuigenregister is, als deelneming in de kosten van de veiligheidsinstantie, een jaarlijkse geïndexeerde retributie voor dat voertuig verschuldigd.

De in het eerste lid bedoelde retributie is vastgesteld op 2 euro.

§ 2. Ingeval van niet-betaling van de retributies wordt het voertuig uit het register geschrapt.

De retributies worden niet teruggestort bij de schrapping van de inschrijving of bij de stopzetting van het gebruik van het materieel.

Art. 82

De aanvrager van een controle van de doeltreffendheid van het remsysteem van rollend spoormaterieel als bedoeld in hoofdstuk II van het koninklijk besluit van 15 september 1976 houdende reglement op de politie van personenvervoer per tram, premetro, metro, autobus en autocar is, als deelneming in de kosten van de controle door de veiligheidsinstantie, een geïndexeerde retributie verschuldigd.

De in het eerste lid bedoelde retributie is vastgesteld op 280 euro.

Art. 83

§ 1er. Le demandeur d'un contrôle visé à l'article 107, alinéa 2, est redevable, à titre de participation aux frais du contrôle de l'autorité de sécurité, d'une redevance indexée.

La redevance visée à l'alinéa 1er est fixée à 2 000 euros.

§ 2. La conformité aux exigences visées à l'article 107, alinéa 2, est mentionnée dans l'agrément de sécurité pour le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou dans le certificat de sécurité pour l'entreprise ferroviaire dès que le paiement de la redevance visée au § 1er est effectué.

Art. 84

§ 1er. Chaque année au 1er janvier, les redevances visées aux articles 79 à 83 inclus sont adaptées 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 seront adaptés conformément à l'alinéa 1er.

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

Le résultat obtenu est arrondi à l'euro supérieur si la partie décimale est supérieure ou égale à cinquante cents. Il l'est à l'euro inférieur si cette partie est inférieure à cinquante cents.

§ 2. Les redevances visées aux articles 79 à 83 inclus sont payées au Service public fédéral Mobilité et Transports, au plus tard trente jours après la date de l'invitation à payer et en suivant les instructions figurant dans cette invitation.

§ 3. Dans le cas de la redevance visée à l'article 80, § 3, le délai visé à l'article 77, alinéa 2, commence à courir à la date de réception du paiement et pour autant que le dossier soit complet.

Art. 83

§ 1. De aanvrager van een controle zoals bedoeld in artikel 107, tweede lid, is als deelneming in de kosten van de controle door de veiligheidsinstantie, een geïndexeerde retributie verschuldigd.

De in het eerste lid bedoelde retributie is vastgesteld op 2 000 euro.

§ 2. De conformiteit met de vereisten bedoeld in artikel 107, tweede lid, wordt vermeld in de veiligheidsvergunning voor de spoorweginfrastructuurbeheerder of in het veiligheidscertificaat voor de spoorwegonderneming, zodra de betaling van de in § 1 bedoelde retributie werd uitgevoerd.

Art. 84

§ 1. Elk jaar op 1 januari, worden de retributies bedoeld in de artikelen 79 tot en met 83 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 zullen worden aangepast.

De oorspronkelijke index is de gezondheidsindex van november 2009.

Het bekomen resultaat wordt afgerond naar de hogere euro indien het deel in decimalen groter of gelijk is aan vijftig cent. De afronding gebeurt naar de lagere euro indien dit deel kleiner is dan vijftig cent.

§ 2. De in de artikelen 79 tot en met 83 bedoelde retributies worden betaald aan de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer ten laatste dertig dagen volgend op de datum van de uitnodiging tot betaling en volgens de instructies die in die uitnodiging zijn opgenomen.

§ 3. In het geval van de in artikel 80, § 3 bedoelde retributie begint de in artikel 77, tweede lid, bedoelde termijn te lopen vanaf de ontvangstdatum van de betaling en voor zover het dossier volledig is.

Art. 85

§ 1er. Il est dû par le demandeur d'un certificat de sécurité, partie A ou partie B, au titre de participation aux coûts de l'examen du dossier par l'autorité de sécurité, une redevance indexée.

La redevance visée à l'alinéa 1er est fixée à 5 000 euros pour le demandeur d'un certificat de sécurité partie A.

La redevance visée à l'alinéa 1er est fixée à 2 000 euros pour le demandeur d'un certificat de sécurité partie B qui réalise, sur base annuelle, moins de 200 millions de voyageurs-kilomètres.

La redevance visée à l'alinéa 1er est fixée à 10 000 euros pour le demandeur d'un certificat de sécurité partie B qui réalise, sur base annuelle, 200 millions de voyageurs-kilomètres ou plus.

La redevance visée à l'alinéa 1er est fixée à 2 000 euros pour le demandeur d'un certificat de sécurité partie B qui réalise, sur base annuelle, moins de 500 millions de tonnes-kilomètres de transport de marchandises.

La redevance visée à l'alinéa 1er est fixée à 10 000 euros pour le demandeur d'un certificat de sécurité partie B qui réalise, sur base annuelle, 500 millions de tonnes-kilomètres ou plus de transport de marchandises.

Pour le demandeur d'un certificat de sécurité partie B qui transporte aussi bien des voyageurs que des marchandises, les montants d'application sur base des alinéas 3 à 6 sont additionnés.

§ 2. Il est dû par le demandeur d'un agrément de sécurité, au titre de participation aux coûts de l'examen du dossier par l'autorité de sécurité, une redevance indexée.

La redevance visée à l'alinéa 1er est fixée à 25 000 euros.

§ 3. Le montant des redevances visées aux §§ 1er et 2 est lié à l'indice santé de novembre 2009. Pour les années suivantes, le montant total est adapté chaque année sur base de l'indice santé de novembre de l'année précédant l'année en question.

Les redevances sont payées au Service public fédéral Mobilité et Transports, au plus tard trente jours après la date de la facture et en suivant les instructions figurant dans cette facture.

Art. 85

§ 1. De aanvrager van een veiligheidscertificaat deel A of deel B is als deelneming in de kosten van de veiligheidsinstantie voor het onderzoek van het dossier een geïndexeerde retributie verschuldigd.

De in het eerste lid bedoelde retributie is vastgesteld op 5 000 euro voor de aanvrager van een veiligheidscertificaat deel A.

De in het eerste lid bedoelde retributie is vastgesteld op 2 000 euro voor de aanvrager van een veiligheidscertificaat deel B die op jaarbasis minder dan 200 miljoen reizigers-kilometers presteert.

De in het eerste lid bedoelde retributie is vastgesteld op 10 000 euro voor de aanvrager van een veiligheidscertificaat deel B die op jaarbasis 200 miljoen reizigers-kilometers of meer presteert.

De in het eerste lid bedoelde retributie is vastgesteld op 2 000 euro voor de aanvrager van een veiligheidscertificaat deel B die, op jaarbasis, minder dan 500 miljoen ton-kilometers goederenvervoer presteert.

De in het eerste lid bedoelde retributie is vastgesteld op 10 000 euro voor de aanvrager van een veiligheidscertificaat deel B die, op jaarbasis, 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 die overeenkomstig het derde tot het zesde lid van toepassing zijn, opgeteld.

§ 2. De aanvrager van een veiligheidsvergunning is als deelneming in de kosten van de veiligheidsinstantie voor het onderzoek van het dossier een geïndexeerde retributie verschuldigd.

De in het eerste lid bedoelde retributie is vastgesteld op 25 000 euro.

§ 3. Het bedrag van de in §§ 1 en 2 bedoelde retributies wordt gekoppeld aan de gezondheidsindex van november 2009. Voor de volgende jaren wordt het totale bedrag jaarlijks aangepast aan de gezondheidsindex van november van het jaar voorafgaand aan het betrokken jaar.

De retributies worden betaald aan de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer ten laatste dertig dagen volgend op de datum van de factuur en volgens de instructies die in die factuur zijn opgenomen.

Les redevances ne sont pas remboursées en cas de retrait du certificat de sécurité partie A, du certificat de sécurité partie B ou de l'agrément de sécurité, ou en cas de cessation de l'exercice des activités couvertes par ces certificats ou cet agrément.

Art. 86

§ 1er. Il est dû par le détenteur d'un agrément de sécurité et par les détenteurs d'un certificat de sécurité partie B qui utilisent le réseau, au titre de participation aux coûts du contrôle, par l'autorité de sécurité, de la sécurité du transport ferroviaire et du développement de la réglementation, une redevance annuelle.

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

Par trimestre, un quart du montant annuel est dû.

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

§ 2. En cas de non-paiement, l'agrément de sécurité ou le certificat de sécurité peut être suspendu.

Art. 87

§ 1er. Il est dû par le détenteur d'un agrément de sécurité et par les détenteurs d'un certificat de sécurité partie B qui utilisent le réseau, au titre de participation au recouvrement des coûts de l'organe d'enquête pour les enquêtes d'accident et pour le niveau général de sécurité, une redevance annuelle.

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

De retributies worden niet teruggestort bij intrekking van het veiligheidscertificaat deel A, van het veiligheidscertificaat deel B of van de veiligheidsvergunning of bij stopzetting van de activiteiten waarvoor deze certificaten of deze vergunning gelden.

Art. 86

§ 1. De houder van een veiligheidsvergunning en de houders van een veiligheidscertificaat deel B die gebruik maken van het netwerk zijn, als deelneming in de kosten van de veiligheidsinstantie voor het toezicht op de veiligheid van het spoorwegvervoer en de ontwikkeling van de regelgeving, een jaarlijkse retributie verschuldigd.

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

Per kwartaal is één vierde van het jaarbedrag verschuldigd.

De retributie wordt verdeeld 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 globale bedrag. Dat aandeel 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 Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer meegedeeld door de houder van de veiligheidsvergunning.

§ 2. In geval van niet-betaling kan de veiligheidsvergunning of het veiligheidscertificaat worden geschorst.

Art. 87

§ 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.

Par trimestre, un quart du montant annuel est dû.

§ 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 train-kilomètres qu'ils ont prestés au courant du trimestre clôturé trois mois avant le trimestre concerné par la redevance. Les train-kilomètres, prestés par chaque détenteur d'un certificat de sécurité partie B, sont communiqués par le détenteur de l'agrément de sécurité au Service public fédéral Mobilité et Transports immédiatement après la clôture de chaque trimestre.

§ 4. En cas de non-paiement, l'agrément de sécurité ou le certificat de sécurité peut être suspendu.

Art. 88

§ 1er. Le détenteur de l'agrément de sécurité et les détenteurs d'un certificat de sécurité partie B paient les redevances visées aux articles 86 et 87 au Service public fédéral Mobilité et Transports au début du trimestre, au plus tard trente jours après la date de la facture et en suivant les instructions figurant dans cette facture.

§ 2. En cas de non-paiement, l'agrément de sécurité ou le certificat de sécurité peut être suspendu.

CHAPITRE 3

Systèmes de gestion de la sécurité

Art. 89

Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et les entreprises ferroviaires établissent 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 sécurités communes.

Per kwartaal is één vierde van het jaarbedrag verschuldigd.

§ 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, aan de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer meegedeeld door de houder van de veiligheidsvergunning.

§ 4. In geval van niet-betaling kan de veiligheidsvergunning of het veiligheidscertificaat worden geschorst.

Art. 88

§ 1. De houder van de veiligheidsvergunning en de houders van een veiligheidscertificaat deel B betalen de in artikel 86 en 87 bedoelde retributies aan de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer 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.

§ 2. In geval van niet-betaling kan de veiligheidsvergunning of het veiligheidscertificaat worden geschorst.

HOOFDSTUK 3

Veiligheidsbeheersystemen

Art. 89

De spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen zetten hun veiligheidsbeheersysteem op met eerbiediging van de gemeenschappelijke veiligheidsdoelen, de veiligheidsvoorschriften bedoeld in artikel 68, de in de TSI vastgelegde veiligheidseisen en de relevante elementen van de gemeenschappelijke veiligheidsmethoden.

Art. 90

Le système de gestion de la sécurité satisfait aux règles de sécurité visées à l'article 68 et aux exigences de sécurité définies dans les STI et contient les éléments définis dans l'annexe 5, adaptés en fonction de la nature, de l'importance et d'autres caractéristiques de l'activité exercée. Il garantit la maîtrise de tous les risques créés par les activités du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou de l'entreprise ferroviaire, y compris la fourniture de maintenance et de matériel et le recours à des contractants. Sans préjudice de la législation nationale et internationale en matière de responsabilité, le système de gestion de la sécurité tient également compte, selon le cas et dans la limite du raisonnable, des risques résultant des activités d'autres parties.

Art. 90

Het veiligheidsbeheersysteem voldoet aan de veiligheidsvoorschriften bedoeld in artikel 68 en aan de in de TSI vastgelegde veiligheidseisen en bevat de in bijlage 5 beschreven elementen, aangepast volgens de aard, het belang en andere kenmerken van de uitgeoefende activiteit. Het systeem waarborgt de beheersing van alle risico's die de activiteiten van de spoorweginfrastructuurbeheerder of van de spoorwegonderneming met zich brengen, met inbegrip van het verstrekken van onderhoud en materieel en het inzetten van aannemers. Onverminderd de nationale en internationale wetgeving inzake aansprakelijkheid, houdt het veiligheidsbeheersysteem naargelang het geval en binnen de grenzen van het redelijke ook rekening met de risico's die voortvloeien uit de activiteiten van andere partijen.

Art. 91

Le système de gestion de la sécurité du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire tient compte des effets des activités des différentes entreprises ferroviaires sur le réseau et comprend des dispositions permettant à toutes les entreprises ferroviaires d'opérer conformément aux STI, aux règles de sécurité et aux conditions fixées dans leur certificat de sécurité. En outre, il est conçu dans le but de coordonner les procédures d'urgence du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire avec toutes les entreprises ferroviaires qui utilisent son infrastructure.

Art. 91

Het veiligheidsbeheersysteem van de spoorweginfrastructuurbeheerder houdt rekening met de weerslag van de activiteiten van de verschillende spoorwegondernemingen op het netwerk en bevat bepalingen die alle spoorwegondernemingen in staat stellen te handelen overeenkomstig de TSI, de veiligheidsvoorschriften en de in hun veiligheidscertificaat bepaalde voorwaarden. Het heeft bovendien tot doel de noodprocedures van de spoorweginfrastructuurbeheerder te coördineren met alle spoorwegondernemingen die zijn infrastructuur gebruiken.

Art. 92

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:

a) 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;

b) 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;

c) les résultats des audits de sécurité internes;

d) des observations sur les insuffisances et les défauts de fonctionnement des opérations ferroviaires

Art 92

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

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

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

c) de resultaten van de interne veiligheidsaudits;

d) opmerkingen over functionele tekortkomingen en gebreken in de spoorwegactiviteiten en in het

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

Le Roi peut déterminer un modèle de rapport que le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et les entreprises ferroviaires devront utiliser et prévoir des éléments de contenu supplémentaires.

Art. 93

§ 1er. En cas d'accident grave, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire informe immédiatement l'organisme d'enquête, le ministre, l'autorité de sécurité et les autorités judiciaires.

En outre, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, l'entreprise ferroviaire et, le cas échéant, l'autorité de sécurité transmettent immédiatement l'information de la survenance d'un événement décrit à l'annexe 7 à l'organisme d'enquête.

Les modalités de la communication à l'organisme d'enquête des informations visées aux alinéas 1 et 2 sont déterminées par celui-ci et publiées.

§ 2. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire envoie chaque jour à l'organisme d'enquête, selon les modalités déterminées par ce dernier, la relation succincte de tous les évènements qui, de prime abord, constituent un ou des accidents et incidents concernant ou influençant la sécurité de l'exploitation, qui se sont produits sur le réseau ferroviaire pendant les dernières vingt-quatre heures.

§ 3. Chaque accident et incident d'exploitation ou affectant celle-ci est classifié selon les critères déterminés par le Roi et fait l'objet d'un compte rendu dont une copie est envoyée par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et/ou, le cas échéant, l'entreprise ferroviaire dans les trois jours ouvrables à l'organisme d'enquête, selon les modalités déterminées par celui-ci. Les corrections, révisions et/ou renseignements complémentaires non disponibles dans les trois jours devront être fournis à l'organisme d'enquête, selon les modalités déterminées par celui-ci, dès qu'ils deviennent disponibles.

Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et l'entreprise ferroviaire se conforment aux critères établis par le Roi lors de l'établissement de leur compte rendu.

§ 4. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et/ou, le cas échéant, l'entreprise ferroviaire transmettent

infrastructuurbeheer, die voor de veiligheidsinstantie van belang kunnen zijn.

De Koning kan een model voor het verslag van de spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen bepalen en bijkomende inhoudelijke elementen voorschrijven.

Art. 93

§ 1. Ingeval van een ernstig ongeval stelt de spoorweginfrastructuurbeheerder onmiddellijk het onderzoeksorgaan, de minister, de veiligheidsinstantie en gerechtelijke instanties op de hoogte.

Daarnaast verzenden de spoorweginfrastructuurbeheerder, de spoorwegonderneming en, in voorkomend geval, de veiligheidsinstantie, aan het onderzoeksorgaan onmiddellijk de informatie over het zich voordoen van een voorval beschreven in bijlage 7.

De wijze waarop de informatie, bedoeld in het eerste en tweede lid, aan het onderzoeksorgaan wordt meegedeeld, wordt door haar bepaald en wordt bekendgemaakt.

§ 2. De spoorweginfrastructuurbeheerder stuurt dagelijks aan het onderzoeksorgaan, op door deze laatste bepaalde wijze, het relaas van alle gebeurtenissen die, op het eerste gezicht, een ongeval of ongevallen of een incident of incidenten met betrekking of met een weerslag op de exploitatieveiligheid uitmaken en die zich de voorbije vierentwintig uur op het spoorwegnetwerk voordeden.

§ 3. Elk exploitatieongeval en -incident of met een weerslag op de exploitatie wordt gerangschikt overeenkomstig de criteria bepaald door de Koning en maakt het voorwerp uit van een verslag waarvan door de spoorweginfrastructuurbeheerder en/of, in voorkomend geval, de spoorwegonderneming een kopie bezorgd wordt aan het onderzoeksorgaan, binnen de drie werkdagen en volgens de door dit orgaan bepaalde modaliteiten. De verbeteringen, herzieningen en/of aanvullende inlichtingen die niet beschikbaar zijn binnen de drie dagen moeten, zodra deze beschikbaar zijn, aan het onderzoeksorgaan worden overgemaakt, volgens de door dit orgaan bepaalde modaliteiten.

De spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegonderneming volgen voor de opmaak van hun verslag, de criteria bepaald door de Koning.

§ 4. De spoorweginfrastructuurbeheerder en/of, in voorkomend geval, de spoorwegonderneming maken zo

à l'organisme d'enquête, dans les meilleurs délais et, dans la mesure du possible, au plus tard 10 mois après la date de survenance de l'évènement, leur rapport d'enquête complet sur les évènements décrits en annexe 7 pour lesquels l'organisme d'enquête a ouvert une enquête. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et/ou, le cas échéant, l'entreprise ferroviaire transmettent, sur demande de l'organisme d'enquête, les rapports d'enquête se rapportant à d'autres évènements.

§ 5. Chaque année, avant le 30 juin, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et toutes les entreprises ferroviaires soumettent à l'organisme d'enquête et à l'autorité de sécurité un rapport annuel sur la sécurité concernant l'année civile précédente. Le rapport de sécurité contient:

a) 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;

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

c) les résultats des audits de sécurité internes;

d) des observations sur les insuffisances et les défauts de fonctionnement des opérations ferroviaires et de la gestion de l'infrastructure qui peuvent présenter un intérêt pour l'autorité de sécurité.

Le Roi peut déterminer un modèle de rapport que le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et les entreprises ferroviaires devront utiliser et prévoir des éléments de contenu supplémentaires.

Art. 94

Sans préjudice de la responsabilité civile établie conformément aux prescriptions légales, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et chaque entreprise ferroviaire est rendu responsable de sa partie du système ferroviaire et de l'exploitation sûre de celle-ci, y compris la fourniture de matériel et la sous-traitance de services vis-à-vis des usagers, des clients, des travailleurs concernés et des tiers.

Ces dispositions n'affectent pas la responsabilité de chaque fabricant, de chaque fournisseur de services d'entretien, de chaque détenteur, de chaque prestataire de services et de chaque entité acquéreuse de livrer du matériel roulant, des installations, des accessoires et

vlug mogelijk en, in de mate van het mogelijke, uiterlijk binnen de 10 maanden na de datum waarop het voorval zich heeft voorgedaan, aan het onderzoeksorgaan hun volledig verslag van het onderzoek aangaande de voorvallen beschreven in bijlage 7 over. De spoorweginfrastructuurbeheerder en/of, in voorkomend geval, de spoorwegonderneming maken, op vraag van het onderzoeksorgaan, de verslagen van het onderzoek over met betrekking tot andere voorvallen.

§ 5. De spoorweginfrastructuurbeheerder en spoorwegondernemingen dienen elk jaar vóór 30 juni bij het onderzoekorgaan en bij de veiligheidsinstantie een verslag in over de veiligheid tijdens het vorige kalenderjaar. Het veiligheidsverslag bevat:

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

b) de bijwerking van nationale veiligheidsindicatoren en van de in bijlage I gedefinieerde gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren, voor zover deze voor de rapporterende organisatie van belang is;

c) de resultaten van de interne veiligheidsaudits;

d) opmerkingen over functionele tekortkomingen en gebreken in de spoorwegactiviteiten en in het infrastructuurbeheer, die voor de veiligheidsinstantie van belang kunnen zijn.

De Koning kan een model voor het verslag van de spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen bepalen en bijkomende inhoudelijke elementen voorschrijven.

Art. 94

Onverminderd de burgerlijke aansprakelijkheid volgens de wettelijke voorschriften, wordt elke spoorweginfrastructuurbeheerder en spoorwegonderneming verantwoordelijk gesteld voor zijn deel van het systeem en zijn veilige werking, met inbegrip van de levering van materiaal en het uitbesteden van diensten ten opzichte van gebruikers, afnemers, de betrokken werknemers en derden.

Dit laat echter de verantwoordelijkheid van elke fabrikant, elke leverancier van onderhoudsdiensten, houder, dienstverlener en aankoopeenheid onverlet om rollend materieel, installaties, toebehoren en materialen te leveren, alsmede diensten te verrichten die voldoen

des équipements ainsi que des services conformes aux exigences et conditions d'utilisation prescrites, de sorte que ceux-ci puissent être exploités en toute sécurité par les entreprises ferroviaires et/ou le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.

CHAPITRE 4

Agrément et certificat de sécurité

Section 1re

Agrément de sécurité du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire

Art. 95

§ 1er. Pour pouvoir gérer et exploiter l'infrastructure ferroviaire, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire doit disposer d'un agrément de sécurité, délivré par l'autorité de sécurité.

§ 2. L'agrément de sécurité comprend:

a) la confirmation que le système de gestion de la sécurité du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, tel que décrit à l'article 91 et à l'annexe 5, est accepté;

b) la confirmation de l'acceptation des dispositions prises par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire pour satisfaire aux exigences particulières requises afin de garantir la sécurité de l'infrastructure ferroviaire aux niveaux de la conception, de l'entretien et de l'exploitation, y compris, le cas échéant, l'entretien et l'exploitation du système de contrôle du trafic et de signalisation.

Art. 96

L'agrément de sécurité est valable cinq ans et est renouvelable à la demande du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire. Il est mis à jour en tout ou en partie à chaque modification substantielle de l'infrastructure, de la signalisation, de l'approvisionnement en énergie ou des principes applicables à son exploitation et à son entretien. Le titulaire de l'agrément de sécurité informe sans délai l'autorité de sécurité de toute modification de ce type.

L'autorité de sécurité peut exiger la révision de l'agrément de sécurité en cas de modification substantielle des règles visées à l'article 68, §§ 1er et 2.

aan de voorgeschreven eisen en gebruiksvoorwaarden, zodat zij door de spoorwegondernemingen en/of spoorweginfrastructuurbeheerder bij de exploitatie veilig kunnen worden ingezet.

HOOFDSTUK 4

Veiligheidsvergunning en veiligheidscertificaat

Afdeling 1

Veiligheidsvergunning van de spoorweginfrastructuurbeheerder

Art. 95

§ 1. Om de spoorweginfrastructuur te kunnen beheren en exploiteren, moet de spoorweginfrastructuurbeheerder beschikken over een veiligheidsvergunning, afgeleverd door de veiligheidsinstantie.

§ 2. De veiligheidsvergunning omvat:

a) de bevestiging dat het veiligheidsbeheersysteem van de spoorweginfrastructuurbeheerder zoals beschreven in artikel 91 en bijlage 5, is aanvaard;

b) de bevestiging dat de voorzieningen die de spoorweginfrastructuurbeheerder heeft getroffen om te voldoen aan de specifieke vereisten van een veilig ontwerp, een veilig onderhoud en een veilige exploitatie van de spoorweginfrastructuur, met inbegrip van, indien nodig, het onderhoud en de exploitatie van het verkeersregelings- en seinsysteem, zijn goedgekeurd.

Art. 96

De veiligheidsvergunning is vijf jaar geldig en kan op verzoek van de spoorweginfrastructuurbeheerder worden vernieuwd. Zij wordt geheel of gedeeltelijk bijgewerkt wanneer de infrastructuur, het seinsysteem, de energievoorziening of de beginselen die van toepassing zijn op de exploitatie en het onderhoud ervan, ingrijpend veranderen. De houder van de veiligheidsvergunning stelt de veiligheidsinstantie onverwijld van die ingrijpende wijzigingen in kennis.

De veiligheidsinstantie kan eisen dat de veiligheidsvergunning wordt herbekeken indien de voorschriften zoals bedoeld in artikel 68, §§ 1 en 2 ingrijpend veranderen.

Si un gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire agréé ne remplit plus les conditions requises pour l'obtention de l'agrément de sécurité, l'agrément peut être retiré.

Art. 97

L'autorité de sécurité notifie à l'Agence, dans un délai d'un mois, la délivrance, le renouvellement, la modification ou le retrait de l'agrément de sécurité. La notification mentionne le nom et l'adresse du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, la date de délivrance, le domaine d'application et la validité des agréments de sécurité et, en cas de retrait, les motifs de sa décision.

Art. 98

Le Roi fixe, par un arrêté délibéré en Conseil des ministres, les modalités de demande, de délivrance, de mise à jour de prorogation ou de retrait de l'agrément de sécurité.

Section 2

Certificat de sécurité des entreprises ferroviaires

Art. 99

§ 1er. Pour pouvoir accéder à l'infrastructure ferroviaire, une entreprise ferroviaire doit notamment disposer d'un certificat de sécurité, conformément à la présente section. Le certificat de sécurité démontre que l'entreprise ferroviaire a établi son système de gestion de la sécurité et est en mesure de satisfaire aux exigences définies dans les STI, dans d'autres dispositions pertinentes du droit européen ainsi que dans les règles de sécurité, afin de maîtriser les risques et d'utiliser le réseau en toute sécurité. Le certificat de sécurité peut couvrir l'ensemble du réseau ferroviaire belge ou seulement une partie déterminée de celui-ci.

§ 2. Le certificat de sécurité comprend deux parties:

a) une certification confirmant l'acceptation du système de gestion de sécurité de l'entreprise ferroviaire;

b) une certification confirmant l'acceptation des mesures prises par l'entreprise ferroviaire en vue de satisfaire aux exigences spécifiques nécessaires pour la fourniture de ses services sur le réseau concerné en toute sécurité.

Wanneer een vergunde spoorweginfrastructuurbeheerder niet langer aan de voorwaarden voor het bekomen van de veiligheidsvergunning voldoet, kan de vergunning worden ingetrokken.

Art. 97

De veiligheidsinstantie deelt aan het Bureau binnen de maand de afgifte, de vernieuwing, de wijziging of de intrekking van de veiligheidsvergunning mee. De kennisgeving vermeldt de naam en het adres van de spoorweginfrastructuurbeheerder, de afgiftedatum, de werkingssfeer en de geldigheidsduur van de veiligheidsvergunningen en, in geval van intrekking, de redenen daarvoor.

Art. 98

De Koning bepaalt, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, de wijze waarop de veiligheidsvergunning wordt aangevraagd, afgeleverd, bijgewerkt, verlengd en ingetrokken.

Afdeling 2

Veiligheidscertificaat van spoorwegondernemingen

Art. 99

§ 1. Om toegang te krijgen tot de spoorweginfrastructuur moet een spoorwegonderneming onder meer beschikken over een veiligheidscertificaat overeenkomstig deze afdeling. Het veiligheidscertificaat is het bewijs dat de spoorwegonderneming haar veiligheidsbeheersysteem heeft tot stand gebracht en in staat is te voldoen aan de eisen die in de TSI, in andere relevante Europese bepalingen en in de veiligheidsvoorschriften zijn vastgelegd teneinde de risico's te beheersen en het netwerk veilig te gebruiken. Het veiligheidscertificaat kan voor het gehele Belgische spoorwegnetwerk of enkel een welbepaald deel hiervan gelden.

§ 2. Het veiligheidscertificaat omvat twee delen:

a) een certificering die bevestigt dat het veiligheidsbeheersysteem van de spoorwegonderneming is goedgekeurd;

b) een certificering die bevestigt dat de voorzieningen die de spoorwegonderneming heeft getroffen om te voldoen aan de specifieke eisen die noodzakelijk zijn om veilig op het betrokken netwerk haar diensten te kunnen verlenen, zijn aanvaard.

Les exigences peuvent porter sur l'application des STI et des règles de sécurité, y compris les règles d'exploitation du réseau, l'acceptation des documents constatant la certification du personnel, y compris les licences et attestations des conducteurs de train, et l'autorisation de mettre en service les véhicules utilisés par les entreprises ferroviaires.

Art. 100

La certification accordée à l'entreprise ferroviaire établie en Belgique par l'autorité de sécurité, conformément à l'article 99, § 2, a) précise le type et la portée des activités ferroviaires couvertes. La certification accordée conformément à l'article 99, § 2, a) est valable dans toute l'Union européenne pour des activités de transport ferroviaire équivalentes.

Art. 101

L'entreprise ferroviaire établie en Belgique ou dans un autre pays de l'Union européenne qui prévoit d'exploiter des services de transport ferroviaire sur le réseau belge doit avoir reçu de l'autorité de sécurité la certification nationale supplémentaire nécessaire visée à l'article 99, § 2, b).

La certification accordée conformément à l'article 99, § 2, b) précise les lignes du réseau sur lesquelles elle est valable.

Art. 102

Le certificat de sécurité est valable trois ans et peut être renouvelé. Il est mis à jour en tout ou en partie à chaque modification substantielle du type ou de la portée des activités.

Le titulaire du certificat de sécurité informe sans délai l'autorité de sécurité de toutes les modifications importantes des conditions de la partie concernée du certificat de sécurité. Il informe en outre l'autorité de sécurité de l'engagement de nouvelles catégories de personnel ou de l'acquisition de nouveaux types de matériel roulant.

L'autorité de sécurité peut exiger la révision de la partie concernée du certificat de sécurité en cas de modification substantielle des règles visées à l'article 68, §§ 1er à 3.

De eisen kunnen betrekking hebben op de toepassing van de TSI's en de veiligheidsvoorschriften met inbegrip van de regels betreffende de exploitatie van het netwerk, de aanvaarding van de documenten houdende vaststelling van de certificering van het personeel, met inbegrip van de vergunningen en de bevoegdheidsbewijzen van de treinbestuurders, en de toelating tot ingebruikname van door spoorwegondernemingen gebruikte voertuigen.

Art. 100

De certificering die de veiligheidsinstantie overeenkomstig artikel 99, § 2, a) verleent aan de in België gevestigde spoorwegonderneming vermeldt het type en de draagwijdte van de spoorwegactiviteiten die ze bevat. De overeenkomstig artikel 99, § 2, a) verleende certificering is geldig in de hele Europese Unie voor evenwaardige spoorwegvervoersactiviteiten.

Art. 101

De in België of in een andere lidstaat van de Europese Unie gevestigde spoorwegonderneming die voornemens is spoorwegvervoerdiensten te exploiteren op het Belgische netwerk moet van de veiligheidsinstantie de in artikel 99, § 2, b) bedoelde vereiste aanvullende nationale certificering hebben ontvangen.

De overeenkomstig artikel 99, § 2, b) toegekende certificering vermeldt de lijnen van het netwerk waarvoor zij geldt.

Art. 102

Het veiligheidscertificaat is drie jaar geldig en kan worden vernieuwd. Het wordt geheel of gedeeltelijk bijgewerkt bij elke substantiële wijziging van het type of de draagwijdte van de activiteiten.

De houder van het veiligheidscertificaat geeft de veiligheidsinstantie onverwijld kennis van alle belangrijke wijzigingen in de voorwaarden van het betrokken gedeelte van het veiligheidscertificaat. Voorts licht hij de veiligheidsinstantie in over het inzetten van nieuwe categorieën personeel of van nieuwe soorten rollend materieel.

De veiligheidsinstantie kan eisen dat het betrokken gedeelte van het veiligheidscertificaat wordt herzien wanneer de voorschriften zoals bedoeld in artikel 68, §§ 1 tot 3, ingrijpend zijn gewijzigd.

Lorsque le titulaire d'un certificat de sécurité ne remplit plus les conditions requises, la partie a) et/ou b) du certificat est retirée. En cas de retrait de la partie b), l'autorité de sécurité qui a délivré la partie a) du certificat doit être immédiatement informée.

Lorsqu'il apparaît que le titulaire du certificat de sécurité qui le détient n'en a pas fait l'usage prévu pendant l'année qui suit sa délivrance, le certificat est retiré.

Art. 103

Le Roi fixe par un arrêté délibéré en Conseil des ministres les modalités de demande, d'examen, de délivrance, de renouvellement et de retrait du certificat de sécurité.

Art. 104

L'autorité de sécurité notifie à l'Agence, dans un délai d'un mois, la délivrance, le renouvellement, la modification ou le retrait des certificats de sécurité visés à l'article 99. La notification mentionne le nom et l'adresse des entreprises ferroviaires, la date de délivrance, le domaine d'application et la validité du certificat de sécurité et, en cas de retrait, les motifs de la décision.

CHAPITRE 5

Entretien des véhicules

Art. 105

Chaque véhicule, avant qu'il soit mis en service ou utilisé sur le réseau, se voit assigner par le détenteur une entité chargée de l'entretien. Cette entité est inscrite dans le RNV.

L'entité chargée de l'entretien peut être, entre autres, une entreprise ferroviaire, un gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou un détenteur.

Art. 106

Indépendamment de la responsabilité des entreprises ferroviaires et du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire pour l'exploitation d'un train en toute sécurité prévue à l'article 94, l'entité chargée de l'entretien veille, au moyen d'un système d'entretien, à ce que les

Wanneer de houder van een veiligheidscertificaat niet langer aan de eisen voldoet, wordt deel a) en/of b) van het certificaat ingetrokken. Wanneer deel b) wordt ingetrokken, moet de veiligheidsinstantie die deel a) van het certificaat heeft afgeleverd onverwijld op de hoogte worden gebracht.

Wanneer blijkt dat de houder van het veiligheidscertificaat gedurende het jaar dat volgt op de afgifte, er niet het bedoelde gebruik van heeft gemaakt, wordt het certificaat ingetrokken.

Art. 103

De Koning bepaalt, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, de nadere regels voor de aanvraag, het onderzoek, de afgifte, de vernieuwing en de intrekking van het veiligheidscertificaat.

Art. 104

De veiligheidsinstantie deelt aan het Bureau binnen de maand de afgifte, de vernieuwing, de wijziging of de intrekking van de in artikel 99 bedoelde veiligheidscertificaten mee. De kennisgeving vermeldt de naam en het adres van de spoorwegondernemingen, de afgiftedatum, de werkingssfeer en de geldigheidsduur van het veiligheidscertificaat en, in geval van intrekking, de redenen voor die beslissing.

HOOFDSTUK 5

Onderhoud van voertuigen

Art. 105

Elk voertuig krijgt, voordat het in dienst wordt gesteld of op het netwerk wordt gebruikt, door de houder een met het onderhoud belaste entiteit toegewezen. Die entiteit wordt in het NVR ingeschreven.

Onder meer een spoorwegonderneming, een spoorweginfrastructuurbeheerder of een houder kunnen een met het onderhoud belaste entiteit zijn.

Art. 106

Los van de verantwoordelijkheid van de spoorwegondernemingen en de spoorweginfrastructuurbeheerder voor de veilige werking van een trein, zoals bedoeld in artikel 94, zorgt de met het onderhoud belaste entiteit er door middel van een onderhoudssysteem voor dat

véhicules dont elle assure l'entretien soient dans un état de marche assurant la sécurité.

À cette fin, l'entité chargée de l'entretien veille à ce que les véhicules soient maintenus conformément:

1° au carnet d'entretien de chaque véhicule et;

2° aux exigences en vigueur y compris aux règles en matière d'entretien et aux dispositions relatives aux STI.

L'entité chargée de l'entretien effectue l'entretien elle-même ou la sous-traite.

Art. 107

Lorsqu'il s'agit de wagons de fret, chaque entité chargée de l'entretien doit être certifiée par un organisme accrédité conformément à la procédure prévue par l'arrêté royal du 31 janvier 2006 portant création du système BELAC d'accréditation des organismes d'évaluation de la conformité.

Par dérogation à l'alinéa 1er, lorsque l'entité chargée de l'entretien est une entreprise ferroviaire ou un gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, la conformité aux exigences consacrées par le règlement (UE) n° 445/2011 de la Commission du 10 mai 2011 concernant un système de certification des entités chargées de l'entretien des wagons de fret et modifiant le règlement (CE) n° 653/2007 est contrôlée par l'autorité de sécurité conformément aux procédures visées au titre 4, chapitre 4. La conformité à ces exigences est confirmée dans le cadre de l'agrément de sécurité pour le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et dans le cadre du certificat de sécurité pour l'entreprise ferroviaire.

Art. 108

Les certificats délivrés par les autres États membres conformément à la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires, ainsi que la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité (directive sur la sécurité ferroviaire) sont valables sur le territoire belge.

de voertuigen waarvan zij met het onderhoud belast is, in een veilige staat van werking zijn.

Te dien einde zorgt de met het onderhoud belaste entiteit ervoor dat de voertuigen worden onderhouden in overeenstemming met:

1° het onderhoudsdossier van elk voertuig en;

2° de geldende voorschriften met inbegrip van de onderhoudsregels en de bepalingen met betrekking tot de TSI's.

Het onderhoud wordt uitgevoerd door de met het onderhoud belaste entiteit of wordt door haar uitbesteed.

Art. 107

Voor wat goederenwagons betreft, wordt elke met het onderhoud belaste entiteit gecertificeerd door een organisatie die werd geaccrediteerd conform de procedure voorzien in het koninklijk besluit van 31 januari 2006 tot oprichting van het BELAC accreditatiesysteem van instellingen voor de conformiteitsbeoordeling.

In afwijking van het eerste lid, wordt de naleving van de voorschriften vastgesteld in de verordening (EU) nr. 445/2011 van de Commissie van 10 mei 2011 betreffende een systeem voor de certificering van met het onderhoud van goederenwagons belaste entiteiten en tot wijziging van verordening (EG) nr. 653/2007, gecontroleerd door de veiligheidsinstantie in overeenstemming met de procedures bedoeld in titel 4, hoofdstuk 4, indien de met het onderhoud belaste entiteit een spoorwegonderneming of een spoorweginfrastructuurbeheerder is. De naleving van deze voorschriften wordt bevestigd in het kader van de veiligheidsvergunning voor de spoorweginfrastructuurbeheerder en in het kader van het veiligheidscertificaat voor de spoorwegonderneming.

Art. 108

De overeenkomstig de richtlijn 2004/49/EG van het Europees parlement en de Raad van 29 april 2004 inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen en tot wijziging van richtlijn 95/18/EG van de Raad betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen, en van richtlijn 2001/14/EG van de Raad inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheidscertificering (spoorwegveiligheidsrichtlijn) door andere lidstaten afgegeven certificaten zijn geldig op het Belgisch grondgebied.

Art. 109

Le Roi peut arrêter que les obligations d'identification et de certification de l'entité chargée de l'entretien seront réalisées par des mesures alternatives, dans les cas suivants:

1° véhicules immatriculés dans un pays tiers et entretenus conformément à la législation de ce pays;

2° véhicules utilisés sur des réseaux ou des lignes ferroviaires dont l'écartement des voies est différent de celui du réseau ferroviaire principal dans l'Union et pour lesquels la conformité aux exigences visées à l'article 106, alinéa 1er, 2°, est assurée par des accords internationaux conclus avec des pays tiers;

3° véhicules visés à l'article 2 ainsi que des transports spéciaux ou de matériel militaire nécessitant la délivrance d'un permis ad hoc par l'autorité nationale de sécurité avant la mise en service. Dans ce cas, les dérogations sont accordées pour des périodes maximales de cinq ans.

Ces autres exigences sont mises en œuvre par le biais de dérogations accordées par l'autorité de sécurité:

1° lors de l'immatriculation des véhicules, en ce qui concerne l'identification de l'entité chargée de l'entretien;

2° lors de la délivrance de l'agrément et des certificats de sécurité aux entreprises ferroviaires et aux gestionnaires de l'infrastructure, en ce qui concerne l'identification ou la certification de l'entité chargée de l'entretien.

Les dérogations visées à l'alinéa 2 sont identifiées et justifiées dans le rapport annuel sur la sécurité visé à l'article 78.

CHAPITRE 6

Enquêtes en cas d'accidents et d'incidents ferroviaires

Section 1re

Désignation d'un organisme d'enquête

Art. 110

Le Roi désigne par un arrêté délibéré en Conseil des ministres l'organisme d'enquête.

Art. 109

In de volgende gevallen kan de Koning bepalen dat aan de hand van alternatieve maatregelen mag worden voldaan aan de verplichting om de met het onderhoud belaste entiteit aan te wijzen en te certificeren:

1° voertuigen die in een derde land geregistreerd zijn en die worden onderhouden overeenkomstig de wetgeving van dat land;

2° voertuigen die gebruikt worden op netwerken of spoorweglijnen waarvan de spoorbreedte verschilt van die van het algemene spoorwegnetwerk binnen de Unie en waarvoor aan de in artikel 106, eerste lid, 2° vermelde voorschriften wordt voldaan door middel van internationale overeenkomsten met derde landen;

3° in artikel 2 bedoelde voertuigen evenals bijzonder transport of militair materieel waarvoor de nationale veiligheidsinstantie vóór de indienststelling een ad hoc-vergunning moet afleveren. In dit geval worden de afwijkingen toegestaan voor periodes van maximaal vijf jaar.

Deze andere vereisten worden uitgevoerd middels door de veiligheidsinstantie toe te kennen afwijkingen:

1° op het moment van de registratie van voertuigen, wat de aanwijzing van de met het onderhoud belaste entiteit betreft;

2° op het moment van de afgifte van de veiligheidsvergunning en van de veiligheidscertificaten aan de spoorwegondernemingen en de spoorweginfrastructuurbeheerders, voor wat de aanwijzing of de certificering van de met het onderhoud belaste entiteit betreft.

De in het tweede lid bedoelde afwijkingen worden kenbaar gemaakt en gerechtvaardigd in het jaarlijkse veiligheidsverslag, bedoeld in artikel 78.

HOOFDSTUK 6

Onderzoeken naar spoorwegongevallen en -incidenten

Afdeling 1

Aanwijzing van een onderzoeksorgaan

Art. 110

De Koning wijst, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, het onderzoeksorgaan aan.

L'organisme d'enquête comprend au moins un enquêteur capable de remplir la fonction d'enquêteur principal en cas d'accident, d'accident grave ou d'incident. Il est en outre fonctionnellement indépendant de l'autorité de sécurité, de tout organisme de réglementation des chemins de fer ou de toute autre instance dont les intérêts pourraient entrer en conflit avec la mission d'enquête.

Les membres de l'organisme d'enquête sont soumis au secret professionnel quant aux informations obtenues dans l'exercice de leurs missions visées à la section 2; toute violation du secret professionnel est punie des peines prévues à l'article 458 du Code pénal.

Le Roi détermine par un arrêté délibéré en Conseil des ministres la composition de l'organisme d'enquête et les modalités d'exécution des missions qui lui sont confiées.

Section 2

Tâches

Art. 111

§ 1er. L'organisme d'enquête:

1° effectue une enquête après chaque accident grave survenu sur le système ferroviaire;

2° en plus des accidents graves, peut effectuer des enquêtes sur les accidents et incidents qui, dans des circonstances légèrement différentes, auraient pu conduire à des accidents graves, y compris les défaillances techniques au niveau des sous-systèmes structurels ou des constituants d'interopérabilité du système ferroviaire à grande vitesse ou conventionnel. Le cas échéant, il tient compte des critères déterminés par le Roi;

3° peut analyser chaque accident et incident d'exploitation ou affectant celle-ci non visés à l'alinéa 1er, selon les critères et modalités fixés par le Roi;

4° établit et tient à jour une banque de données de tous les accidents et incidents d'exploitation à laquelle l'autorité de sécurité a accès;

5° impose des amendes administratives.

Het onderzoeksorgaan bestaat uit ten minste één onderzoeker die bekwaam is om de functie van hoofdonderzoeker te vervullen bij een ongeval, een ernstig ongeval of een incident. Voorts is het functioneel onafhankelijk van de veiligheidsinstantie, van elk orgaan voor spoorwegregelgeving of elke andere instantie waarvan de belangen in strijd zouden kunnen zijn met de onderzoeksopdracht.

De leden van het onderzoeksorgaan zijn onderworpen aan het beroepsgeheim wat betreft de verkregen informatie bij de uitoefening van hun opdrachten bedoeld in afdeling 2; elke schending van het beroepsgeheim wordt bestraft met de straffen bepaald in artikel 458 van het Strafwetboek.

De Koning bepaalt, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, de samenstelling van het onderzoeksorgaan en de uitvoeringsregels van de aan het onderzoeksorgaan toevertrouwde opdrachten.

Afdeling 2

Taken

Art. 111

§ 1. Het onderzoeksorgaan:

1° stelt een onderzoek in na elk ernstig ongeval dat zich op het spoorwegsysteem heeft voorgedaan;

2° naast het onderzoeken van ernstige ongevallen kan het onderzoeksorgaan ook onderzoeken voeren naar ongevallen en incidenten die, onder licht verschillende omstandigheden, hadden kunnen leiden tot ernstige ongevallen, met inbegrip van technische gebreken in de subsystemen van structurele aard of in de interoperabiliteitsonderdelen van het hogesnelheids- of conventionele spoorwegsysteem. In voorkomend geval houdt zij rekening met de criteria bepaald door de Koning;

3° kan onderzoeken voeren naar niet in het eerste lid bedoelde exploitatieongevallen en -incidenten of naar ongevallen en incidenten met een weerslag op de exploitatie volgens de door de Koning bepaalde criteria en regels;

4° richt een gegevensbank op met betrekking tot alle exploitatieongevallen en -incidenten, waartoe de veiligheidsinstantie toegang heeft, en werkt deze bij;

5° legt bestuurlijke boetes op.

§ 2. Le Roi détermine le modèle de la carte de légitimation qui est présentée lors de la réalisation des tâches visées au § 1er.

Art. 112

§ 1er. L'organisme d'enquête peut imposer une amende administrative à une entreprise ferroviaire et au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire en cas d'infraction visée à l'article 214, alinéa 1er, 30°.

§ 2. Lorsque l'organisme d'enquête souhaite faire usage de la compétence visée au § 1er, l'enquêteur principal rédige un rapport.

Le rapport est daté et mentionne au moins:

1° le nom du contrevenant présumé;

2° l'infraction.

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

§ 3. L'enquêteur principal informe le contrevenant présumé dans les cinq jours de la date du rapport de l'intention d'infliger une amende administrative.

L'enquêteur principal peut prolonger ce délai s'il accorde un délai au contrevenant présumé pour mettre fin à l'infraction.

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

Cette notification ne peut porter que sur des faits qui auraient été commis moins d'un an avant l'envoi du pli recommandé.

§ 4. Le contrevenant présumé est invité à communiquer sa défense par écrit dans un délai de quinze jours suivant la notification de cet avis. Si le contrevenant présumé n'a pas de siège en Belgique, ce délai est prolongé de cinq jours.

Le contrevenant présumé est également informé:

§ 2. De Koning bepaalt het model van de legitimatiekaart die vertoond wordt bij de uitoefening van de taken bedoeld in § 1.

Art. 112

§ 1. Het onderzoeksorgaan kan een bestuurlijke boete opleggen aan een spoorwegonderneming en aan de spoorweginfrastructuurbeheerder in geval van een inbreuk als bedoeld in artikel 214, eerste lid, 30°.

§ 2. Indien het onderzoeksorgaan gebruik wil maken van de in § 1 bedoelde bevoegdheid, stelt de hoofdonderzoeker een rapport op.

Het rapport is gedagtekend en vermeldt minstens:

1° de naam van de vermoedelijke overtreder;

2° de inbreuk.

Een afschrift van het rapport wordt uiterlijk bij de kennisgeving van het voornemen tot het opleggen van een bestuurlijke boete aan de vermoedelijke overtreder toegezonden.

§ 3. De hoofdonderzoeker brengt de vermoedelijke overtreder binnen vijf dagen na de dagtekening van het rapport op de hoogte van het voornemen om een bestuurlijke boete op te leggen.

De hoofdonderzoeker kan deze termijn verlengen indien hij de vermoedelijke overtreder een termijn toestaat om een einde te maken aan de inbreuk.

De kennisgeving geschiedt bij aangetekende zending of op de door de Koning bepaalde wijze en vermeldt op straffe van nietigheid het overwogen bedrag van de op te leggen bestuurlijke boete, alsook de naam van de vermoedelijke overtreder.

Deze kennisgeving kan slechts handelen over feiten die niet langer dan één jaar voor de verzending van de aangetekende zending begaan zouden zijn.

§ 4. De vermoedelijke overtreder wordt uitgenodigd om binnen een termijn van vijftien dagen die volgt op de kennisgeving van dit bericht schriftelijk zijn verweer mee te delen. Indien de vermoedelijke overtreder geen zetel in België heeft, wordt deze termijn met vijf dagen verlengd.

Tevens wordt de vermoedelijke overtreder erop gewezen dat hij:

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. A cet effet, le contrevenant présumé introduit une demande écrite auprès de l'enquêteur principal dans les dix jours de la réception de la notification.

Le contrevenant présumé peut se faire assister ou représenter par un avocat, et peut appeler des témoins.

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'enquêteur principal, qui statue en la matière dans les cinq jours. Si l'enquêteur principal ne statue pas en la matière dans les trente jours, la demande est réputée acceptée. Le délai visé au § 6 est suspendu pour la durée de la prolongation du délai visée au présent alinéa.

§ 5. L'enquêteur principal se montre loyal et impartial lors de la collecte et de la communication des preuves à charge et des preuves à décharge.

§ 6. Lorsqu'une amende administrative est infligée, le montant de cette amende est adapté à la gravité de l'infraction et à la mesure dans laquelle celle-ci peut être reprochée au contrevenant. En outre, il est tenu compte de la fréquence de l'infraction et des circonstances dans lesquelles le contrevenant présumé a commis l'infraction.

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.

Les deux premiers alinéas de ce paragraphe sont d'application dans le cas du recours visé à l'article 221/3.

§ 7. Le droit de l'organisme d'enquête d'infliger une amende administrative s'éteint deux ans après l'envoi de la notification de l'organisme d'enquête visée au § 3.

Section 3

Pouvoirs

Art. 113

Sans porter préjudice aux compétences des services de police et des autorités judiciaires et, le cas échéant,

1° op verzoek de documenten waarop het voornemen tot het opleggen van een bestuurlijke boete berust, kan inzien en er kopieën van kan krijgen;

2° mondeling zijn schriftelijk verweer kan toelichten. De vermoedelijke overtreder richt daartoe aan de hoofdonderzoeker een schriftelijke aanvraag binnen tien dagen na de ontvangst van de kennisgeving.

De vermoedelijke overtreder kan zich laten bijstaan of vertegenwoordigen door een advocaat en kan getuigen oproepen.

Indien de vermoedelijke overtreder van oordeel is dat hij te weinig tijd heeft om zich te verdedigen, richt hij een met redenen omkleed verzoek aan de hoofdonderzoeker die binnen vijf dagen hierover beslist. Indien de hoofdonderzoeker binnen dertig dagen hierover geen beslissing neemt, wordt het verzoek geacht ingewilligd te zijn. De in § 6 bedoelde termijn wordt geschorst voor de duur van de verlenging van de termijn bedoeld in dit lid.

§ 5. De hoofdonderzoeker stelt zich loyaal en onpartijdig op bij het verzamelen en meedelen van de bewijzen à charge en de bewijzen à décharge.

§ 6. Wanneer een bestuurlijke boete wordt opgelegd, is het bedrag van deze boete aangepast aan de ernst van de inbreuk en aan de mate waarin deze te wijten is aan de overtreder. Bovendien wordt rekening gehouden met de frequentie van de inbreuk en de omstandigheden waarin de vermoedelijke overtreder de inbreuk begaan heeft.

Wanneer op het ogenblik van de beslissing waarbij een bestuurlijke boete wordt opgelegd, de feiten geen inbreuk meer zijn volgens de artikelen 214 en 215, wordt de bestuurlijke boete niet opgelegd.

De eerste twee leden van deze paragraaf zijn van toepassing in het geval van het beroep bedoeld in artikel 221/3.

§ 7. Het onderzoeksorgaan heeft tot twee jaar na het verzenden van de kennisgeving bedoeld in § 3, het recht om een bestuurlijke boete op te leggen.

Afdeling 3

Bevoegdheden

Art. 113

Zonder afbreuk te doen aan de bevoegdheden van de politiediensten en de gerechtelijke overheden en, in

en collaboration avec les autorités judiciaires, l'organisme d'enquête a dès que possible:

a) accès au site de l'accident ou de l'incident ainsi qu'au matériel roulant impliqué, à l'infrastructure concernée et aux installations de signalisation et de gestion du trafic;

b) le droit d'obtenir immédiatement une liste des preuves et d'assurer l'enlèvement contrôlé d'épaves, d'installations ou d'éléments de l'infrastructure aux fins d'examen ou d'analyse;

c) accès au contenu des enregistreurs de messages verbaux, au contenu des enregistrements des équipements de bord et à l'enregistrement du fonctionnement du système de signalisation et de contrôle du trafic, ainsi que la possibilité de l'utiliser;

d) accès aux résultats de l'examen du corps des victimes;

e) accès aux résultats de l'examen du personnel de bord et d'autres membres du personnel ferroviaire impliqués dans l'accident ou l'incident;

f) la possibilité d'interroger le personnel ferroviaire impliqué et d'autres témoins et le droit d'obtenir copie des déclarations de ces personnes faites à d'autres instances;

g) accès à toute information ou document pertinent détenu par la SNCB-Holding, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, les entreprises ferroviaires impliquées et l'autorité de sécurité.

Art. 114

L'organisme d'enquête procède avec les organismes d'enquête des autres États membres de l'Union européenne à un échange de vues et d'expériences en vue de l'élaboration de méthodes d'enquête communes et de principes communs pour le suivi des recommandations en matière de sécurité et d'adaptation au progrès scientifique et technique.

voorkomend geval, in samenwerking met de gerechtelijke instanties, krijgt het onderzoeksorgaan zo snel mogelijk:

a) toegang tot de locatie waar het ongeval of incident heeft plaatsgevonden, tot het betrokken rollend materieel, tot de betreffende infrastructuur en verkeersregelings- en seingevingsinstallaties;

b) het recht om onmiddellijk bewijsmateriaal te laten inventariseren en wrakstukken, infrastructuurinstallaties of -onderdelen onder toezicht te laten verwijderen, met het oog op onderzoek of analyse;

c) toegang tot recorders van verbale boodschappen, de geregistreerde gegevens van de boordapparatuur en de registratie van de werking van het seingevings- en verkeersregelingssysteem waarvan zij de inhoud mogen gebruiken;

d) toegang tot de resultaten van het onderzoek van de lichamen van de slachtoffers;

e) toegang tot de resultaten van de onderzoeken onder het treinpersoneel en ander spoorwegpersoneel dat bij het ongeval of incident betrokken is;

f) de mogelijkheid het betrokken spoorwegpersoneel en andere getuigen te ondervragen en het recht om kopieën te verkrijgen van de verklaringen die deze personen bij andere instanties hebben afgelegd;

g) toegang tot alle terzake dienende informatie of gegevens die in het bezit zijn van de NMBS-Holding, de spoorweginfrastructuurbeheerder, de betrokken spoorwegondernemingen en de veiligheidsinstantie.

Art. 114

Het onderzoeksorgaan wisselt meningen en ervaringen uit met onderzoeksorganen van de andere lidstaten van de Europese Unie met het oog op de ontwikkeling van gemeenschappelijke onderzoeksmethoden en beginselen voor de opvolging van de veiligheidsaanbevelingen en de aanpassing aan de vooruitgang op technisch en wetenschappelijk gebied.

Section 4

Enquête

Art. 115

Lorsqu'un accident ou un incident s'est produit à proximité d'une installation frontalière de la Belgique ou lorsqu'il n'est pas possible de déterminer dans quel État membre de l'Union européenne l'accident ou incident s'est produit, et que cela pourrait être en Belgique, l'organisme d'enquête se concerte avec ses homologues afin de déterminer l'organisme qui effectuera l'enquête ou de convenir de l'effectuer en coopération. Lorsque l'organisme d'enquête belge est désigné, il laisse les autres organismes concernés participer à l'enquête et avoir accès à tous les résultats de celle-ci.

Les organismes d'enquête d'un autre État membre de l'Union européenne sont invités à participer à une enquête chaque fois qu'une entreprise ferroviaire établie et disposant d'une licence de cet État membre est impliquée dans l'accident ou l'incident.

Art. 116

L'enquête est menée de manière à permettre à toutes les parties d'être entendues et, le cas échéant, en mettant les résultats en commun avec les autres organismes d'enquête. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, les entreprises ferroviaires concernées, l'autorité de sécurité, les victimes et leurs proches, les propriétaires de biens endommagés, les fabricants, les services d'urgence et les représentants du personnel concernés par l'accident grave, l'accident ou l'incident, et les usagers sont informés à intervalles réguliers de l'enquête et de ses progrès et, dans toute la mesure du possible, ont la possibilité de donner leur avis dans le cadre de l'enquête et de commenter les informations contenues dans les projets de rapport. Les éléments de l'éventuelle information et instruction judiciaire en cours ne peuvent cependant être communiqués sans l'autorisation des autorités judiciaires.

Lorsqu'il appert des indices rassemblés par l'organisme d'enquête que la cause de l'accident ou de l'incident visé à l'article 111 est une infraction, l'organisme d'enquête en avertit immédiatement les services de police et les autorités judiciaires.

Afdeling 4

Onderzoek

Art. 115

Wanneer een ongeval of een incident vlakbij een grensinstallatie van België heeft plaatsgevonden of als niet kan worden vastgesteld in welke lidstaat van de Europese Unie het ongeval of incident heeft plaatsgevonden en dat dit in België zou kunnen zijn, overlegt het onderzoeksorgaan samen met zijn tegenhangers om het orgaan te bepalen dat het onderzoek gaat verrichten of nemen zij gezamenlijk deze taak op zich. Als het Belgische onderzoeksorgaan aangeduid wordt, laat het de andere betrokken organen aan het onderzoek deelnemen en geeft het hen toegang tot alle resultaten van dit onderzoek.

Onderzoeksorganen van een andere lidstaat van de Europese Unie worden uitgenodigd om deel te nemen aan een onderzoek telkens wanneer een in deze lidstaat gevestigde spoorwegonderneming met een vergunning van deze lidstaat bij het ongeval of incident betrokken is.

Art. 116

Het onderzoek wordt op een dusdanige wijze gevoerd dat alle partijen kunnen worden gehoord. In voorkomend geval worden de resultaten samengelegd met de andere onderzoeksorganen. De spoorweginfrastructuurbeheerder, de betrokken spoorwegondernemingen, de veiligheidsinstantie, de slachtoffers en hun naaste familie, de eigenaars van beschadigde goederen, de fabrikanten, de hulpdiensten en de vertegenwoordigers van het personeel betrokken bij het ernstig ongeval, ongeval of incident, en de gebruikers worden geregeld op de hoogte gebracht van de voortgang van het onderzoek en, in de mate van het mogelijke, krijgen ze de kans om hun mening te geven in het kader van het onderzoek en de gegevens uit de ontwerpverslagen te becommentariëren. Er mogen evenwel geen elementen van het eventuele lopende opsporings- en gerechtelijk onderzoek worden vrijgegeven zonder toestemming van de gerechtelijke overheden.

Wanneer uit de door het onderzoeksorgaan verzamelde aanwijzingen blijkt dat de oorzaak van het ongeval of van het incident zoals bedoeld in artikel 111, een inbreuk is, waarschuwt het onderzoeksorgaan onmiddellijk de politiediensten en gerechtelijke overheden.

Art. 117

Pour chaque accident ou incident visé à l'article 111, l'organisme responsable de l'enquête prend les dispositions voulues. Il fait notamment appel aux compétences opérationnelles et techniques nécessaires pour mener l'enquête. Ces compétences peuvent être sollicitées au sein de l'organisme ou en dehors de celui-ci, en fonction de la nature de l'accident ou de l'incident sur lequel il doit enquêter.

Art. 118

L'organisme d'enquête conclut ses examens sur le site de l'accident dans les plus brefs délais possibles afin de permettre au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire de remettre l'infrastructure en état et de l'ouvrir aux services de transport ferroviaire dans les meilleurs délais.

Art. 119

L'enquête est effectuée indépendamment de toute information et instruction judiciaire et ne peut en aucun cas viser à la détermination de la faute ou de la responsabilité. Les autorités judiciaires s'efforcent de permettre à l'organisme d'enquête d'effectuer ses tâches.

Section 5

Conclusions et rapports

Art. 120

Chaque enquête sur un accident ou un incident visé à l'article 111 fait l'objet d'un rapport établi sous une forme appropriée au type et à la gravité de l'accident ou de l'incident ainsi qu'à l'importance des résultats de l'enquête et dont le contenu est déterminé à l'annexe 6. Ce rapport indique l'objectif de l'enquête et contient, si nécessaire, des recommandations en matière de sécurité.

L'organisme d'enquête publie le rapport final dans les meilleurs délais et normalement au plus tard douze mois après la date de l'événement. La structure du rapport est aussi proche que possible de la structure définie à l'annexe 6. Le rapport, y compris les recommandations en matière de sécurité, est communiqué aux parties concernées visées à l'article 116, ainsi qu'aux parties

Art. 117

Voor elk ongeval of incident bedoeld in artikel 111, treft het verantwoordelijke onderzoeksorgaan de gewenste maatregelen. Het wendt met name de operationele en technische vaardigheden aan die nodig zijn om het onderzoek te voeren. Deze vaardigheden kunnen van binnen of buiten het orgaan worden aangetrokken al naargelang van de aard van het te onderzoeken ongeval of incident.

Art. 118

Het onderzoeksorgaan rondt zijn onderzoek op de plaats van het ongeval zo snel mogelijk af zodat de spoorweginfrastructuurbeheerder de infrastructuur zo snel mogelijk kan herstellen en openstellen voor de spoorwegvervoerdiensten.

Art. 119

Het onderzoek wordt onafhankelijk van opsporings- en gerechtelijke onderzoeken gevoerd en kan in geen geval betrekking hebben op het vaststellen van fout of aansprakelijkheid. De gerechtelijke overheden spannen zich in om het mogelijk te maken dat het onderzoeksorgaan zijn taken kan uitvoeren.

Afdeling 5

Conclusies en verslagen

Art. 120

Van elk onderzoek van een ongeval of incident bedoeld in artikel 111 wordt een verslag opgesteld dat naar zijn vorm is afgestemd op het type en de ernst van het ongeval of incident en het belang van de onderzoeksbevindingen; zijn inhoud is in bijlage 6 vastgesteld. Dit verslag beschrijft duidelijk het onderzoeksdoel en bevat, waar nodig, veiligheidsaanbevelingen.

Het onderzoeksorgaan maakt het eindverslag zo spoedig mogelijk openbaar, doch gewoonlijk niet later dan twaalf maanden na de datum waarop het voorval heeft plaatsgevonden. In het verslag wordt de in bijlage 6 beschreven verslagleggingsstructuur zo nauwgezet mogelijk gevolgd. Het verslag, met inbegrip van de veiligheidsaanbevelingen, wordt aan de in artikel

et organismes intéressés dans d'autres États membres de l'Union européenne.

Art. 121

Chaque année, l'organisme d'enquête établit, le 30 septembre au plus tard, un rapport annuel qui rend compte des enquêtes effectuées l'année précédente, les recommandations en matière de sécurité qui ont été formulées et les mesures qui ont été prises à la suite des recommandations formulées précédemment.

Art. 122

§ 1er. Les recommandations en matière de sécurité formulées par l'organisme d'enquête sont adressées à l'autorité de sécurité et, si cela est nécessaire en raison du caractère de la recommandation, à d'autres autorités belges ou à d'autres États membres. Elles ne constituent en aucun cas une présomption de faute ou de responsabilité.

§ 2. L'autorité de sécurité et les autres autorités ou organismes auxquels des recommandations ont été adressées, font rapport au moins une fois par an, pour le 30 juin au plus tard, à l'organisme d'enquête sur les mesures qui sont prises ou prévues à la suite de ces recommandations.

Section 6

Concertation européenne

Art. 123

Dans un délai d'une semaine après sa décision d'ouvrir une enquête, l'organisme d'enquête en informe l'Agence. La notification indique la date, l'heure et le lieu de l'accident ou de l'incident, ainsi que son type et ses conséquences en termes de pertes humaines, de personnes blessées et de dommages matériels.

Art. 124

L'organisme d'enquête transmet à l'Agence une copie du rapport final visé à l'article 120 et du rapport annuel visé à l'article 121.

116 bedoelde partijen verzonden alsmede aan de betrokken instanties en partijen in de andere lidstaten van de Europese Unie.

Art. 121

Uiterlijk op 30 september van elk jaar maakt het onderzoeksorgaan een jaarverslag op waarin verantwoording wordt afgelegd over de onderzoeken die het voorafgaande jaar zijn verricht, de veiligheidsaanbevelingen die zijn gedaan en de maatregelen die zijn genomen naar aanleiding van eerdere aanbevelingen.

Art. 122

§ 1. De door het onderzoeksorgaan opgestelde aanbevelingen worden gericht aan de veiligheidsinstantie en, indien de aard van de aanbeveling dit noodzaakt, aan andere Belgische overheidsinstanties of aan andere lidstaten. De aanbevelingen houden in geen geval een vermoeden van fout of aansprakelijkheid in.

§ 2. De veiligheidsinstantie en de andere instanties of organen tot welke aanbevelingen zijn gericht, laten het onderzoeksorgaan ten minste eenmaal per jaar en uiterlijk tegen 30 juni weten welke maatregelen zij naar aanleiding van de aanbevelingen hebben genomen of gepland.

Afdeling 6

Europees overleg

Art. 123

Binnen één week nadat besloten werd een onderzoek in te stellen, brengt het onderzoeksorgaan het Bureau daarvan op de hoogte. Hierbij worden de datum, de tijd en de plaats van het ongeval of het incident aangegeven, alsook het type van ongeval of incident en de gevolgen ervan in termen van doden, gewonden en materiële schade.

Art. 124

Het onderzoeksorgaan zendt aan het Bureau een exemplaar van het eindverslag bedoeld in artikel 120 en van het jaarverslag bedoeld in artikel 121.

TITRE 5

Certification des conducteurs de train et des autres personnels de bord assurant des tâches déterminantes pour la sécurité

CHAPITRE 1ER

Certification des conducteurs de train

Section 1re

Modèle européen de certification

Art. 125

Tout conducteur de train doit posséder l'aptitude et les qualifications nécessaires pour assurer la conduite de trains et être titulaire d'une licence et d'une ou plusieurs attestations.

Les attestations peuvent être contenues dans un document unique.

Section 2

Licence de conducteur de train

Art. 126

La licence appartient à son titulaire et est délivrée par l'autorité de sécurité.

La licence est valide sur l'ensemble du territoire de l'Union européenne.

Chaque licence de conducteur de train indique l'identité du conducteur de train, l'autorité de délivrance ainsi que la durée de sa validité, qui est de dix ans à compter de sa date de délivrance, sous réserve de l'article 129.

Art. 127

Une licence de conducteur de train ne peut être délivrée qu'à une personne âgée de vingt ans révolus.

Par dérogation à l'alinéa 1er, la licence de conducteur de train peut être délivrée à une personne âgée de dix-huit ans révolus mais la validité d'une telle licence est limitée au territoire belge.

TITEL 5

Certificering van treinbestuurders en ander treinpersoneel dat voor de veiligheid cruciale taken verricht

HOOFDSTUK 1

Certificering van treinbestuurders

Afdeling 1

Europees model voor de certificering

Art. 125

Iedere treinbestuurder dient geschikt te zijn en de kwalificaties te bezitten die vereist zijn voor het besturen van een trein en in het bezit te zijn van een vergunning en één of meer bevoegdheidsbewijzen.

De bevoegdheidsbewijzen mogen vervat zijn in één enkel document.

Afdeling 2

Vergunning van treinbestuurder

Art. 126

De vergunning is eigendom van de houder ervan en wordt afgegeven door de veiligheidsinstantie.

De vergunning is geldig voor het hele grondgebied van de Europese Unie.

Elke vergunning van treinbestuurder vermeldt de persoonsgegevens van de treinbestuurder, de uitgever alsmede haar geldigheidsduur, die tien jaar bedraagt, te rekenen vanaf haar afgifte, onder voorbehoud van artikel 129.

Art. 127

Een vergunning van treinbestuurder mag enkel worden afgegeven aan personen die de volle leeftijd van twintig jaar hebben bereikt.

In afwijking van het eerste lid, mag een vergunning van treinbestuurder worden afgegeven aan personen die de volle leeftijd van achttien jaar hebben bereikt, maar de geldigheid van een dergelijke vergunning blijft beperkt tot het Belgisch grondgebied.

Le candidat conducteur de train a suivi avec succès au moins neuf ans d'enseignement primaire et secondaire et a mené à bien une formation de base équivalente au niveau 3, visé à l'annexe 2 de la recommandation du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2008 établissant le cadre européen des certifications pour l'éducation et la formation tout au long de la vie.

Le candidat conducteur de train démontre son aptitude physique en réussissant un examen médical. Le Roi détermine les critères de reconnaissance des personnes ou organismes chargés de l'examen médical et les modalités de cet examen médical. Ces modalités respectent au moins les critères définis en annexe 8, 1.1, 1.2, 1.3 et 2.1.

Le candidat conducteur de train démontre son aptitude psychologique sur le plan professionnel en réussissant un examen psychologique sur le plan professionnel. Le Roi détermine les critères de reconnaissance des personnes ou organismes chargés de l'examen psychologique sur le plan professionnel et les modalités de cet examen. Ces modalités respectent au moins les critères définis en annexe 8, 2.2.

Le Roi détermine les règles pour la demande et la délivrance d'une reconnaissance des personnes ou organismes chargés des examens visés aux alinéas 4 et 5 du présent article ainsi que les règles pour le renouvellement, l'adaptation, le retrait ou la suspension de la reconnaissance.

Le candidat conducteur de train démontre ses connaissances professionnelles générales en réussissant un examen. Le Roi détermine les modalités de cet examen qui porte sur les matières générales décrites en annexe 10. Le Roi détermine les connaissances professionnelles générales.

Art. 128

Toute demande de licence de conducteur de train est introduite auprès de l'autorité de sécurité par le candidat conducteur de train ou par une entité agissant au nom et pour le compte du candidat conducteur de train.

L'autorité de sécurité délivre la licence de conducteur de train le plus rapidement possible et au plus tard un mois après avoir reçu tous les documents nécessaires.

Une licence de conducteur de train est délivrée en un seul exemplaire et il est interdit de la dupliquer.

De kandidaat-treinbestuurder heeft met succes een schoolopleiding op het niveau van het lager en secundair onderwijs van ten minste negen jaar doorlopen en met succes een basisopleiding afgesloten die gelijkwaardig is aan niveau 3, zoals bedoeld in bijlage 2 van de aanbeveling van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2008 tot vaststelling van een Europees kwalificatiekader voor een leven lang leren.

De kandidaat-treinbestuurder bewijst zijn lichamelijke geschiktheid door met goed gevolg een medisch onderzoek te ondergaan. De Koning bepaalt de criteria voor de erkenning van personen of instellingen belast met het medisch onderzoek en de nadere regels met betrekking tot dat medisch onderzoek. Deze regels moeten ten minste voldoen aan de in bijlage 8, 1.1, 1.2, 1.3 en 2.1 bepaalde criteria.

De kandidaat-treinbestuurder bewijst zijn bedrijfspsychologische geschiktheid door met goed gevolg een bedrijfspsychologisch onderzoek te ondergaan. De Koning bepaalt de criteria voor de erkenning van personen of instellingen belast met het bedrijfspsychologisch onderzoek en de nadere regels met betrekking tot dat onderzoek. Deze regels moeten ten minste voldoen aan de in bijlage 8, 2.2 bepaalde criteria.

De Koning bepaalt de regels voor de aanvraag en de afgifte van een erkenning van personen of instellingen bedoeld in het vierde en het vijfde lid van dit artikel alsmede de regels voor de vernieuwing, aanpassing, intrekking of schorsing van de erkenning.

De kandidaat-treinbestuurder bewijst zijn algemene vakbekwaamheid door te slagen voor een examen. De Koning bepaalt de nadere regels met betrekking tot dit examen dat handelt over de algemene materies zoals beschreven in bijlage 10. De Koning bepaalt de algemene vakkennis.

Art. 128

Iedere aanvraag van een vergunning van treinbestuurder wordt ingediend bij de veiligheidsinstantie door de kandidaat-treinbestuurder of door een entiteit die in naam en voor rekening van de kandidaat- treinbestuurder optreedt.

De veiligheidsinstantie geeft de vergunning van treinbestuurder zo spoedig mogelijk en uiterlijk een maand na ontvangst van alle benodigde stukken af.

Een vergunning van treinbestuurder wordt in één enkel exemplaar afgegeven en mag niet worden

Seule l'autorité de sécurité est autorisée à dupliquer une licence de conducteur de train en réponse à une demande de duplicata.

Le Roi détermine la procédure à suivre pour la délivrance d'une nouvelle licence de conducteur de train, la mise à jour des données figurant sur la licence de conducteur de train, la prorogation, le renouvellement ou l'obtention d'un duplicata.

Art. 129

Afin qu'une licence de conducteur de train demeure valide, son titulaire suit une formation continue visée à l'annexe 5, 2.1. e) et se soumet à des examens et/ou contrôles périodiques portant sur les exigences énoncées à l'article 127, alinéa 4, tous les trois ans au moins jusqu'à l'âge de 55 ans, ensuite tous les ans, conformément à l'annexe 8, 3.1. Il se soumet également à des examens et/ou contrôles portant sur les exigences énoncées à l'article 127, alinéa 5, tous les dix ans, conformément à l'annexe 8, 3.3. Le Roi peut déterminer la procédure à suivre pour ces examens et/ou contrôles périodiques. Il peut également en augmenter la fréquence.

Ces examens et/ou contrôles ainsi que les examens, visés à l'article 127, alinéas 4 et 5, sont réalisés par ou sous la supervision d'une personne ou d'un organisme reconnu par l'autorité de sécurité conformément à l'article 142, 9°.

Lors du renouvellement d'une licence de conducteur de train, l'autorité de sécurité vérifie dans le registre prévu à l'article 132, § 1er, 1°, que le conducteur s'est soumis aux examens et/ou contrôles visés à l'alinéa 1er et qu'il a suivi la formation visée à l'alinéa 1er.

Si l'intéressé manque à une vérification périodique ou y obtient un résultat négatif, la procédure prévue à l'article 141 s'applique.

Art. 130

Lorsqu'un conducteur de train cesse de travailler pour une entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, celle-ci ou celui-ci en informe sans délai l'autorité de sécurité.

La licence de conducteur de train demeure valide aussi longtemps qu'il est satisfait aux examens et/ou contrôles prévus à l'article 129, alinéa 1er.

gedupliceerd. Enkel de veiligheidsinstantie is bevoegd om een vergunning van treinbestuurder te dupliceren, in geval om een duplicaat wordt gevraagd.

De Koning bepaalt de te volgen procedure voor de afgifte van een nieuwe vergunning van treinbestuurder, de bijwerking van de in de vergunning van treinbestuurder vermelde gegevens, de verlenging, de vernieuwing of het bekomen van een duplicaat.

Art. 129

Opdat een vergunning van treinbestuurder geldig zou blijven, volgt de houder ervan een permanente opleiding bedoeld in bijlage 5, 2.1. e) en onderwerpt hij zich, overeenkomstig bijlage 8, 3.1. tot de leeftijd van 55 jaar ten minste om de drie jaar en nadien jaarlijks, aan periodieke onderzoeken en/of keuringen die betrekking hebben op de vereisten vermeld in artikel 127, vierde lid. Hij onderwerpt zich, overeenkomstig de bijlage 8, 3.3, ook om de tien jaar aan onderzoeken en/of keuringen die betrekking hebben op de vereisten vermeld in artikel 127, vijfde lid. De Koning kan de te volgen procedure voor deze periodieke onderzoeken en/of keuringen bepalen. De Koning kan ook de frequentie ervan verhogen.

Deze onderzoeken en/of keuringen alsook de onderzoeken, bedoeld in artikel 127, vierde en vijfde lid, worden uitgevoerd door of onder toezicht van een persoon of een instelling erkend door de veiligheidsinstantie overeenkomstig artikel 142, 9°.

Bij vernieuwing van een vergunning van treinbestuurder gaat de veiligheidsinstantie in het in artikel 132, § 1, 1° bedoelde register na of de treinbestuurder zich heeft onderworpen aan de in het eerste lid bedoelde onderzoeken en/of keuringen en of hij de in het eerste lid bedoelde opleiding heeft gevolgd.

Indien de betrokkene een periodieke controle overslaat of die controle een negatief resultaat oplevert, is de procedure van artikel 141 van toepassing.

Art. 130

Wanneer een treinbestuurder niet langer voor een spoorwegonderneming of de spoorweginfrastructuurbeheerder werkt, dan stelt die of deze de veiligheidsinstantie daarvan onmiddellijk in kennis.

De vergunning van treinbestuurder blijft geldig zolang wordt voldaan aan de onderzoeken en/of keuringen bedoeld in artikel 129, eerste lid.

Art. 131

La licence de conducteur de train est, soit suspendue, soit retirée dans les hypothèses visées à l'article 141, § 1er, et à l'article 221, § 4, 1° et 2°.

Art. 132

§ 1er. L'autorité de sécurité:

1° tient un registre de toutes les licences de conducteur de train délivrées, mises à jour, renouvelées, prorogées, modifiées, expirées, suspendues, retirées ou déclarées perdues, volées ou détruites. Ce registre contient les données de chaque licence de conducteur de train, lesquelles doivent être accessibles au moyen du numéro national attribué à chaque conducteur. Il est mis à jour régulièrement;

2° fournit, sur demande motivée, des renseignements sur l'état de telles licences aux autorités compétentes des autres États membres, à l'Agence ou à tout employeur de conducteurs de train, en ce compris, pour l'application de l'article 147, le précédent employeur du conducteur de train.

§ 2. Chaque conducteur de train a accès aux données le concernant qui sont stockées dans le registre de l'autorité de sécurité et il en obtient copie à sa demande.

§ 3. L'autorité de sécurité coopère avec l'Agence en vue d'assurer l'interopérabilité du registre prévu au § 1er.

§ 4. L'autorité de sécurité veille à ce que le registre qu'elle a créé en vertu du § 1er soit utilisé exclusivement pour les objectifs suivants:

1° la tenue des éléments de fait et de droit en matière de délivrance, mise à jour, renouvellement, prorogation, modification, expiration, suspension, retrait, perte, vol et destruction de toutes les licences de conducteur de train;

2° la tenue des données à caractère personnel déterminées par le Roi, qui sont nécessaires pour atteindre l'objectif visé au 1°.

Lorsque l'autorité de sécurité intervient conformément aux dispositions du présent article, toutes les dispositions de la loi du 8 décembre 1992 relative à la

Art 131

De vergunning van treinbestuurder wordt, ofwel geschorst, ofwel ingetrokken in de gevallen bedoeld in artikel 141, § 1, en in artikel 221, § 4, 1° en 2°.

Art. 132

§ 1. De veiligheidsinstantie:

1° houdt een register bij van alle afgegeven, bijgewerkte, vernieuwde, verlengde, gewijzigde, vervallen, geschorste, ingetrokken of als verloren, gestolen of vernietigd opgegeven vergunningen van treinbestuurder. Dit register bevat de gegevens van alle vergunningen van treinbestuurder. Deze gegevens moeten kunnen worden opgevraagd met behulp van het aan iedere treinbestuurder toegekende nationaal nummer. Dit register wordt regelmatig bijgewerkt;

2° verstrekt, op met redenen omkleed verzoek, inlichtingen over de status van dergelijke vergunningen aan de bevoegde autoriteiten van de andere lidstaten, aan het Bureau of aan iedere werkgever van treinbestuurders, inbegrepen, voor de toepassing van artikel 147, de vorige werkgever van de treinbestuurder.

§ 2. Elke treinbestuurder heeft toegang tot zijn gegevens die in het register van de veiligheidsinstantie zijn opgeslagen en op verzoek wordt hem een afschrift van die gegevens verstrekt.

§ 3. De veiligheidsinstantie werkt met het Bureau samen om de interoperabiliteit van het in § 1 bedoelde register te verzekeren.

§ 4. De veiligheidsinstantie zorgt ervoor dat het door haar krachtens § 1 aangelegde register enkel gebruikt wordt voor de volgende doelstellingen:

1° het bijhouden van de feitelijke en juridische gegevens inzake afgifte, bijwerking, vernieuwing, verlenging, wijziging, verval, schorsing, intrekking, verlies, diefstal en vernietiging van alle vergunningen van treinbestuurder;

2° het bijhouden van de door de Koning bepaalde persoonsgegevens die noodzakelijk zijn om te voldoen aan de onder 1° vermelde doelstelling.

Wanneer de veiligheidsinstantie optreedt overeenkomstig de bepalingen van dit artikel dient zij alle bepalingen van de wet van 8 december 1992 tot bescherming

protection de la vie privée à l'égard des traitements de données à caractère personnel, sauf si le présent Code ferroviaire y déroge, doivent être respectées.

§ 5. Le Roi prend les dispositions nécessaires pour éviter les risques d'altération du contenu du registre visé au présent article.

Section 3

Attestation

Art. 133

Dans tous les cas, chaque entreprise ferroviaire et le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire sont responsables du niveau de formation et de la qualification de leur personnel exerçant des tâches en rapport avec la sécurité, comme indiqué à l'article 90 et à l'annexe 5.

Art. 134

L'attestation est délivrée par l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire qui emploie le conducteur ou qui a passé un contrat avec lui.

L'attestation appartient à l'entreprise ou au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire. Néanmoins, les conducteurs peuvent en obtenir une copie certifiée conforme.

L'attestation n'est valide que pour l'infrastructure et le matériel roulant qui y sont indiqués.

Chaque attestation indique l'infrastructure sur laquelle le titulaire est autorisé à conduire.

Chaque attestation indique le matériel roulant que le titulaire est autorisé à conduire.

L'attestation autorise la conduite dans une ou plusieurs catégories parmi les suivantes:

1° catégorie A: locomotives de manœuvre, trains de travaux, véhicules ferroviaires d'entretien et toutes autres locomotives utilisées pour effectuer des manœuvres;

2° catégorie B: transport de personnes et/ou de marchandises.

van de persoonlijke levenssfeer ten opzichte van de verwerking van persoonsgegevens na te leven, behalve indien deze Spoorcodex hiervan afwijkt.

§ 5. De Koning bepaalt de regels die nodig zijn om het risico op beschadiging van de inhoud van het register bedoeld in dit artikel te vermijden.

Afdeling 3

Bevoegdheidsbewijs

Art. 133

Iedere spoorwegonderneming en de spoorweginfrastructuurbeheerder staan altijd in voor het opleidings- en kwaliteitsniveau van hun personeel dat met de veiligheid verband houdende taken verricht, zoals bedoeld in artikel 90 en bijlage 5.

Art. 134

Het bevoegdheidsbewijs wordt afgegeven door de spoorwegonderneming of door de spoorweginfrastructuurbeheerder die de treinbestuurder in dienst heeft of contracteert.

Het bevoegdheidsbewijs is eigendom van de onderneming of de spoorweginfrastructuurbeheerder. De treinbestuurders kunnen echter een eensluidend verklaard afschrift verkrijgen.

Het bevoegdheidsbewijs is enkel geldig voor de infrastructuur en het rollend materieel die daarin worden vermeld.

Ieder bevoegdheidsbewijs vermeldt de infrastructuur waarop de treinbestuurder mag rijden.

Ieder bevoegdheidsbewijs vermeldt het rollend materieel waarmee de treinbestuurder mag rijden.

Het bevoegdheidsbewijs laat het besturen toe van een trein in één of meer van de volgende categorieën:

1° categorie A: rangeerlocomotieven, werktreinen, onderhoudsspoorwagens en alle andere locomotieven die gebruikt worden voor het rangeren;

2° categorie B: vervoer van personen en/of goederen.

Une attestation peut contenir une autorisation pour toutes les catégories, couvrant tous les codes européens pour les différents types des catégories A et B visés ci-dessus.

Par dérogation à l'article 125, une entreprise ferroviaire peut dispenser un conducteur de train de l'obligation d'être titulaire d'une attestation valide pour l'infrastructure concernée, dès lors qu'un autre conducteur de train, possédant une telle attestation et les connaissances linguistiques nécessaires à pouvoir communiquer avec le conducteur dispensé, se tient aux côtés du conducteur dispensé durant la conduite, et uniquement dans les cas exceptionnels énumérés ci-après:

1° lorsque le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire constate qu'une perturbation du service ferroviaire impose de dévier des trains ou d'entretenir les voies;

2° pour des services exceptionnels uniques pour lesquels des trains historiques sont utilisés;

3° pour des services exceptionnels uniques de transport de marchandises, moyennant l'accord du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire;

4° pour la livraison ou la démonstration d'un nouveau train ou d'une nouvelle locomotive;

5° aux fins de formation et d'examen des conducteurs de train.

La décision de recourir à cette possibilité ne peut être imposée par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou par l'autorité de sécurité.

Chaque fois qu'il est fait appel à un conducteur supplémentaire comme prévu ci-dessus, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire en est informé au préalable.

Art. 135

Une attestation n'est délivrée qu'au titulaire d'une licence de conducteur de train.

Le titulaire de l'attestation se conforme aux conditions linguistiques indiquées par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire suivant la localisation de l'infrastructure pour laquelle l'attestation est demandée. Le Roi détermine la manière dont le titulaire de l'attestation doit remplir ces conditions linguistiques, étant entendu

Een bevoegdheidsbewijs kan een machtiging voor alle categorieën bevatten, die alle Europese codes voor de verschillende types van voormelde categorieën A en B, omvat.

In afwijking van artikel 125, kan een spoorwegonderneming een treinbestuurder vrijstellen van de verplichting in het bezit te zijn van een geldig bevoegdheidsbewijs voor de betrokken infrastructuur, voor zover een andere treinbestuurder die wel in het bezit is van een dergelijk bevoegdheidsbewijs en die beschikt over de taalkennis die nodig is om met de vrijgestelde treinbestuurder te communiceren, tijdens het besturen naast de vrijgestelde treinbestuurder zit, en enkel in de volgende uitzonderlijke gevallen:

1° wanneer de spoorweginfrastructuurbeheerder vaststelt dat verstoringen van de spoordienst de omleiding van treinen of het onderhoud van de sporen noodzakelijk maken;

2° voor uitzonderlijke eenmalige diensten waarvoor historische treinen worden gebruikt;

3° voor uitzonderlijke eenmalige goederenvervoerdiensten, indien de spoorweginfrastructuurbeheerder hiermee instemt;

4° voor het afleveren of demonstreren van een nieuwe trein of locomotief;

5° voor het opleiden en examineren van treinbestuurders.

De spoorweginfrastructuurbeheerder of de veiligheidsinstantie kunnen de beslissing om gebruik te maken van deze mogelijkheid niet opleggen.

De spoorweginfrastructuurbeheerder wordt voorafgaand op de hoogte gesteld telkens een beroep wordt gedaan op een bijkomende treinbestuurder zoals hierboven beschreven.

Art. 135

Een bevoegdheidsbewijs kan enkel worden verleend aan de houder van een vergunning van treinbestuurder.

De houder van een bevoegdheidsbewijs houdt zich aan de taalvoorwaarden die door de spoorweginfrastructuurbeheerder in functie van de lokalisatie van de infrastructuur waarvoor het bevoegdheidsbewijs wordt aangevraagd, zijn vastgesteld. De Koning bepaalt de wijze waarop de houder van het bevoegdheidsbewijs

qu'elles comprennent au moins les connaissances visées à l'annexe 12, 8.

Le candidat conducteur de train a réussi un examen portant sur ses connaissances et ses compétences professionnelles relatives à l'infrastructure pour laquelle l'attestation est demandée ainsi que sur ses connaissances linguistiques.

Le candidat conducteur de train a réussi un examen sur ses connaissances et ses compétences professionnelles relatives aux véhicules pour lesquels l'attestation est demandée.

Le Roi détermine les matières dont les examens visés aux alinéas 3 et 4 du présent article vérifient la maîtrise. Ces matières comprennent au moins celles indiquées aux annexes 11 et 12.

Le Roi détermine les connaissances professionnelles spécifiques visées aux alinéas 3 et 4 du présent article.

L'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire dispense au candidat conducteur de train une formation en ce qui concerne son système de gestion de la sécurité.

Art. 136

Chaque entreprise ferroviaire et le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire établissent leurs propres procédures pour la délivrance et la mise à jour des attestations conformément au présent Code ferroviaire et à ses arrêtés d'exécution et les intègrent dans leur système de gestion de la sécurité, ainsi que les procédures de recours permettant aux conducteurs de train de demander la révision d'une décision relative à la délivrance, à la mise à jour, à la suspension ou au retrait d'une attestation.

En cas de désaccord, les parties peuvent en appeler à l'autorité de sécurité suivant la procédure prévue à l'article 142, § 3.

Les entreprises ferroviaires ou le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire mettent à jour l'attestation, ou remplacent la copie, sans délai, chaque fois que le titulaire de l'attestation l'a perdue ou qu'il a obtenu de nouvelles autorisations relatives au matériel roulant ou à l'infrastructure.

dient te voldoen aan de taalvoorwaarden, met dien verstande dat ten minste moet worden voldaan aan de kennis bedoeld in bijlage 12, 8.

De kandidaat-treinbestuurder heeft met succes een examen afgelegd dat betrekking heeft op zijn vakkennis en vakbekwaamheid betreffende de infrastructuur waarvoor het bevoegdheidsbewijs wordt aangevraagd, alsmede op zijn taalkennis.

De kandidaat-treinbestuurder heeft met succes een examen afgelegd dat betrekking heeft op zijn vakkennis en vakbekwaamheid betreffende de voertuigen waarvoor het bevoegdheidsbewijs wordt aangevraagd.

De Koning bepaalt de materies waarvan de kennis beoordeeld wordt door middel van de examens bedoeld in het derde en vierde lid van dit artikel. Deze materies behoren ten minste tot de in bijlage 11 en 12 bedoelde materies.

De Koning bepaalt de specifieke vakkennis bedoeld in het derde en vierde lid van dit artikel.

De spoorwegonderneming of spoorweginfrastructuurbeheerder verstrekt aan de kandidaat-treinbestuurder een opleiding betreffende haar of zijn veiligheidsbeheersysteem.

Art. 136

In overeenstemming met deze Spoorcodex en zijn uitvoeringsbesluiten en als onderdeel van het veiligheidsbeheersysteem, stellen elke spoorwegonderneming en de spoorweginfrastructuurbeheerder de voor afgifte of bijwerking van het bevoegdheidsbewijs te volgen eigen procedures op, alsook de beroepsprocedures die treinbestuurders in de mogelijkheid stellen om een herziening van een beslissing betreffende de afgifte, de bijwerking, de schorsing dan wel de intrekking van een bevoegdheidsbewijs te verzoeken.

Indien de partijen geen overeenstemming bereiken, kunnen zij een beroep doen op de veiligheidsinstantie volgens de procedure voorzien in artikel 142, § 3.

De spoorwegondernemingen of de spoorweginfrastructuurbeheerder werken het bevoegdheidsbewijs onmiddellijk bij of vervangen het afschrift onmiddellijk, telkens wanneer de houder van het bevoegdheidsbewijs zijn afschrift heeft verloren of aanvullende machtigingen met betrekking tot het rollend materieel of de infrastructuur heeft verkregen.

Art. 137

Afin qu'une attestation demeure valide, son titulaire se soumet à des examens périodiques portant sur les exigences énoncées à l'article 135, alinéas 2, 3 et 4. L'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire qui emploie le conducteur ou qui a passé un contrat avec lui fixe la fréquence de ces examens en fonction de son propre système de gestion de la sécurité et compte tenu des périodicités minimales prévues à l'annexe 13.

Pour chacun de ces examens périodiques, l'autorité chargée de la délivrance de l'attestation confirme, par une mention sur ladite attestation et dans le registre prévu à l'article 140, § 1er, 1°, que le conducteur de train satisfait aux exigences visées à l'alinéa 1er.

Si l'intéressé manque un examen périodique ou y obtient un résultat négatif, les entreprises ferroviaires ou le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire prennent immédiatement les mesures nécessaires.

Art. 138

Une attestation perd sa validité lorsque son titulaire cesse d'être employé comme conducteur de train. Toutefois, le titulaire reçoit une copie certifiée conforme de l'attestation et de tous les documents prouvant sa formation, ses qualifications, son expérience et ses compétences professionnelles.

Lorsqu'il/elle délivre par la suite une nouvelle attestation au conducteur de train, l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire qui viendrait à engager ledit conducteur de train tient compte de tous ces documents.

Art. 139

L'attestation est, soit suspendue, soit retirée:

1° dans les cas visés à l'article 141 et à l'article 221, § 4, 3°;

2° en cas de suspension ou de retrait de la licence de conducteur de train, pour quelque motif que ce soit.

Art. 137

Opdat een bevoegdheidsbewijs geldig zou blijven, onderwerpt de houder zich aan periodieke examens die betrekking hebben op de in artikel 135, tweede, derde en vierde lid, genoemde eisen. De frequentie van deze examens wordt bepaald door de spoorwegonderneming of de spoorweginfrastructuurbeheerder die de treinbestuurder in dienst heeft of contracteert, in functie van haar of zijn veiligheidsbeheersysteem en met inachtneming van de minimale periodiciteiten die in bijlage 13 zijn vastgesteld.

Bij elk van deze periodieke examens verklaart de instantie belast met de afgifte van het bevoegdheidsbewijs, door een vermelding op dit bevoegdheidsbewijs en in het in artikel 140, § 1, 1°, bedoelde register, dat de treinbestuurder aan de in het eerste lid bedoelde eisen voldoet.

Indien een periodiek examen wordt overgeslagen of een negatief resultaat oplevert, nemen de spoorwegondernemingen of de spoorweginfrastructuurbeheerder onmiddellijk de nodige maatregelen.

Art. 138

Een bevoegdheidsbewijs verliest zijn geldigheid wanneer de houder niet langer in dienst is als treinbestuurder. De treinbestuurder ontvangt echter wel een eensluidend verklaard afschrift van het bevoegdheidsbewijs en van alle documenten waaruit zijn opleiding, zijn kwalificaties, zijn ervaring en zijn vakbekwaamheden blijken.

Bij het vervolgens afgeven van een nieuw bevoegdheidsbewijs aan een treinbestuurder, houdt de spoorwegonderneming of de spoorweginfrastructuurbeheerder die de betrokken treinbestuurder zou aanwerven rekening met al deze documenten.

Art. 139

Het bevoegdheidsbewijs wordt, ofwel geschorst, ofwel ingetrokken:

1° in de gevallen vermeld in artikel 141 en in artikel 221, § 4, 3°;

2° ingeval van schorsing of intrekking van de vergunning van treinbestuurder, voor welk motief dan ook.

Art. 140

§ 1er. Chaque entreprise ferroviaire et le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire:

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

2° coopèrent avec l'autorité de sécurité afin d'échanger des informations avec elle et lui donner accès aux données nécessaires;

3° fournissent, à la demande des autorités compétentes des autres États membres, des renseignements sur le contenu des attestations, lorsque cela s'impose en raison de leurs activités transnationales.

§ 2. Chaque conducteur de train a accès aux données le concernant qui sont stockées dans le registre des entreprises ferroviaires ou du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et il peut, à sa demande, obtenir copie de ces données.

§ 3. L'autorité de sécurité coopère avec l'Agence en vue d'assurer l'interopérabilité du registre visé au § 1er.

§ 4. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et les entreprises ferroviaires veillent à ce que le registre qu'ils ont créé en vertu du § 1er soit utilisé exclusivement pour les objectifs suivants:

1° la tenue des éléments de fait et de droit en matière de délivrance, mise à jour, prorogation, renouvellement, modification, expiration, suspension, retrait, perte, vol et destruction de toutes les attestations de conduite ou copies des attestations de conduite;

2° la tenue des données à caractère personnel déterminées par le Roi, qui sont nécessaires pour atteindre l'objectif visé au 1°.

Lorsque le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et les entreprises ferroviaires interviennent conformément aux dispositions du présent article, toutes les dispositions de la loi du 8 décembre 1992 relative à la protection de la vie privée à l'égard des traitements de données à caractère personnel doivent être respectées, sauf si le présent Code ferroviaire y déroge.

Art. 140

§ 1. Elke spoorwegonderneming en de spoorweginfrastructuurbeheerder:

1° houden een register bij, of zorgen dat er een register wordt bijgehouden, van alle afgegeven, bijgewerkte, verlengde, gewijzigde, vervallen, geschorste, ingetrokken of als verloren, gestolen of vernietigd opgegeven bevoegdheidsbewijzen of afschriften van bevoegdheidsbewijzen. Dit register bevat de gegevens van alle vergunningen alsook de gegevens betreffende de periodieke controles vermeld in artikel 137. Dit register wordt regelmatig bijgewerkt;

2° werken met de veiligheidsinstantie samen om met haar gegevens uit te wisselen en haar toegang te verlenen tot alle nodige informatie;

3° verstrekken, op verzoek van de bevoegde autoriteiten van de andere lidstaten, inlichtingen betreffende de inhoud van de bevoegdheidsbewijzen, indien dit nodig is als gevolg van hun transnationale activiteiten.

§ 2. Elke treinbestuurder heeft toegang tot zijn gegevens die in het register van de spoorwegondernemingen of van de spoorweginfrastructuurbeheerder zijn opgeslagen en op verzoek wordt hem een afschrift van die gegevens verstrekt.

§ 3. De veiligheidsinstantie werkt samen met het Bureau om de interoperabiliteit van het in § 1 bedoelde register te verzekeren.

§ 4. De spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen zorgen ervoor dat het door hen krachtens § 1 aangelegde register enkel gebruikt wordt voor de volgende doelstellingen:

1° het bijhouden van de feitelijke en juridische gegevens inzake afgifte, bijwerking, verlenging, vernieuwing, wijziging, verval, schorsing, intrekking, verlies, diefstal en vernietiging van alle bevoegdheidsbewijzen of afschriften van bevoegdheidsbewijzen;

2° het bijhouden van de door de Koning bepaalde persoonsgegevens die noodzakelijk zijn om te voldoen aan de onder 1° vermelde doelstelling.

Wanneer de spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen optreden overeenkomstig de bepalingen van dit artikel, dienen zij alle bepalingen van de wet van 8 december 1992 tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer ten opzichte van de verwerking van persoonsgegevens na te leven, behalve indien deze Spoorcodex hiervan afwijkt.

§ 5. Le Roi prend les dispositions nécessaires pour éviter les risques d'altération du contenu du registre visé au présent article.

Section 4

Suivi des conducteurs de train par les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire

Art. 141

§ 1er. Les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire sont tenus de s'assurer et de vérifier que les licences de conducteur de train et les attestations des conducteurs de train qu'ils emploient ou avec lesquels ils ont passé un contrat sont valides.

Ils mettent en place un système de suivi de leurs conducteurs de train. Si les résultats de ce suivi mettent en question les compétences d'un conducteur de train pour exercer son emploi et le maintien de sa licence ou de son attestation, l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire prend immédiatement les mesures nécessaires.

§ 2. Lorsqu'un conducteur de train considère que son état de santé remet en cause son aptitude à exercer son emploi, il en informe immédiatement l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, selon le cas.

Dès qu'une entreprise ferroviaire ou un gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire constate ou est informé par un médecin que l'état de santé d'un conducteur de train s'est détérioré de telle manière que son aptitude à exercer son emploi est mise en cause, elle ou il prend immédiatement les mesures nécessaires, y compris un examen comme prévu par l'annexe 8, 3.1. et, si nécessaire, le retrait de l'attestation ainsi que la mise à jour du registre prévue à l'article 140, § 1er, 1°. En outre, il veille à ce qu'à aucun moment durant son service, le conducteur de train ne soit sous l'influence d'une substance susceptible d'affecter sa concentration, sa vigilance ou son comportement. L'autorité de sécurité est informée, sans délai, de tout cas d'incapacité de travail dont la durée est supérieure à trois mois.

Le Roi peut déterminer les modalités de l'examen visé à l'alinéa 2 du présent paragraphe.

§ 5. De Koning bepaalt de regels die nodig zijn om het risico op beschadiging van de inhoud van het register bedoeld in dit artikel te vermijden.

Afdeling 4

Toezicht op treinbestuurders door spoorwegondernemingen en de spoorweginfrastructuurbeheerder

Art. 141

§ 1. De spoorwegondernemingen en de spoorweginfrastructuurbeheerder zijn verplicht erop toe te zien en na te zien dat de vergunningen en bevoegdheidsbewijzen van de treinbestuurders die zij in dienst hebben of contracteren, geldig zijn.

Zij voeren een systeem in voor het toezicht op hun treinbestuurders. Indien de resultaten van dit toezicht aanleiding geven tot twijfel over de bekwaamheid van een treinbestuurder om zijn werk uit te voeren en over het behoud van zijn vergunning of bevoegdheidsbewijs, dan nemen de spoorwegondernemingen of de spoorweginfrastructuurbeheerder onmiddellijk de nodige maatregelen.

§ 2. Indien een treinbestuurder meent dat zijn gezondheidstoestand aanleiding geeft tot twijfels over zijn arbeidsgeschiktheid, dan stelt hij, naargelang het geval, de spoorwegonderneming of de spoorweginfrastructuurbeheerder daar onmiddellijk van in kennis.

Zodra de spoorwegonderneming of de spoorweginfrastructuurbeheerder constateert, of er door een arts van in kennis wordt gesteld, dat de gezondheid van een treinbestuurder zodanig is verslechterd dat er aanleiding is te twijfelen aan zijn arbeidsgeschiktheid, dan neemt zij of hij onmiddellijk de nodige maatregelen, met inbegrip van een onderzoek zoals voorzien in bijlage 8, 3.1. en, zo nodig, de intrekking van het bevoegdheidsbewijs alsook de bijwerking van het in artikel 140, § 1, 1° bedoelde register. Daarnaast waarborgt hij dat de treinbestuurder tijdens de dienst op geen enkel moment onder invloed verkeert van welke stof dan ook, die zijn concentratievermogen, waakzaamheid of gedrag zou kunnen beïnvloeden. Van elk geval van arbeidsongeschiktheid die langer duurt dan drie maanden, wordt de veiligheidsinstantie onmiddellijk in kennis gesteld.

De Koning kan nadere regels met betrekking tot het in het tweede lid van deze paragraaf bedoelde keuring bepalen.

Section 5

Tâches et décisions de l'autorité de sécurité

Art. 142

§ 1er. Sans préjudice de l'article 74, 9°, l'autorité de sécurité accomplit les tâches suivantes de manière transparente et non discriminatoire:

1° délivrer et mettre à jour les licences et en fournir des duplicatas, conformément aux articles 126 et 128 ;

2° s'assurer de la mise en œuvre des examens et/ou contrôles périodiques, conformément à l'article 129;

3° suspendre et retirer les licences et communiquer à l'émetteur de l'attestation en cause les demandes motivées de suspension des attestations, conformément à l'article 221;

4° reconnaître les personnes ou organismes conformément aux articles 145, 146 et 149;

5° veiller à la publication et à la mise à jour d'un registre de personnes et d'organismes reconnus conformément à l'article 143 et à l'article 149;

6° tenir et mettre à jour un registre de licences conformément à l'article 129 et à l'article 132, § 1er, 1°;

7° contrôler le processus de certification des conducteurs de train conformément à l'article 219;

8° effectuer les contrôles prévus à l'article 221;

9° reconnaître les personnes ou organismes chargés de l'examen médical et de l'examen psychologique sur le plan professionnel, visés à l'article 127, alinéas 4 et 5.

§ 2. L'autorité de sécurité répond rapidement aux demandes d'information et elle introduit elle-même sans délai toute demande d'information complémentaire dans le cadre du traitement des demandes de licences.

§ 3. L'employeur et le conducteur de train disposent d'une procédure de recours administratif auprès de l'autorité de sécurité aux fins de révision d'une décision prise par une instance autre que l'autorité de sécurité, afférente à toute demande au titre du présent Code ferroviaire.

Afdeling 5

Taken en beslissingen van de veiligheidsinstantie

Art. 142

§ 1. Onverminderd artikel 74, 9°, vervult de veiligheidsinstantie de volgende taken op een transparante en niet-discriminerende wijze:

1° afgeven en bijwerken van vergunningen en het verstrekken van duplicaten, overeenkomstig de artikelen 126 en 128;

2° zich verzekeren van de organisatie van de periodieke onderzoeken en/of keuringen, overeenkomstig artikel 129;

3° schorsen en intrekken van vergunningen, en toezenden aan de uitgever van het betrokken bevoegdheidsbewijs, van met redenen omklede verzoeken tot schorsing van bevoegdheidsbewijzen, overeenkomstig artikel 221;

4° erkennen van personen of instellingen overeenkomstig de artikelen 145, 146 en 149;

5° ervoor zorgen dat een register van erkende personen en instellingen wordt bekendgemaakt en dat dit register wordt bijgewerkt, overeenkomstig artikel 143 en artikel 149;

6° bijhouden en bijwerken van een register van vergunningen overeenkomstig de artikelen 129 en 132, § 1, 1°;

7° toezien op het in artikel 219 bedoelde certificeringsproces voor treinbestuurders;

8° uitvoeren van inspecties als bedoeld in artikel 221;

9° erkennen van personen of instellingen belast met het medisch onderzoek en het bedrijfspsychologisch onderzoek, zoals bedoeld in artikel 127, vierde en vijfde lid.

§ 2. De veiligheidsinstantie reageert snel op verzoeken om informatie en doet zo nodig zelf onmiddellijk een verzoek om aanvullende informatie in het kader van de behandeling van de aanvragen van vergunningen.

§ 3. De werkgever en de treinbestuurder beschikken bij de veiligheidsinstantie over een administratieve beroepsprocedure waarmee om een herziening kan worden verzocht van een beslissing die door een andere instantie dan de veiligheidsinstantie in het kader van deze Spoorcodex werd genomen.

Section 6

Formation et examen des conducteurs de train

Art. 143

Les formateurs ou centres de formation sont reconnus par l'autorité de sécurité aux fins des tâches visées aux articles 145, alinéa 1er, et 146, alinéas 1er et 2.

La reconnaissance impose aux formateurs ou centres de formation de fournir un accès équitable et non discriminatoire aux services de formation des conducteurs de train chaque fois que cette formation est nécessaire pour remplir les conditions d'obtention du certificat de sécurité ou, le cas échéant, de l'agrément de sécurité.

La reconnaissance impose aux formateurs ou centres de formation de mettre des services de formation de qualité à la disposition des entreprises ferroviaires et du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire à un prix raisonnable et non discriminatoire, qui soit en rapport avec les coûts et puisse inclure une marge bénéficiaire.

La reconnaissance est réalisée sur la base de l'évaluation du dossier et se fonde sur des critères d'indépendance, de compétence et d'impartialité. Toutefois, lorsqu'une compétence spécifique recherchée est extrêmement rare, il peut être dérogé à cette règle après avis favorable de la Commission européenne.

Le critère d'indépendance ne s'applique pas aux tâches de formation relatives:

1° aux connaissances professionnelles générales, visées à l'annexe 10;

2° aux connaissances linguistiques, visées à l'annexe 12, 8;

3° aux connaissances professionnelles relatives au matériel roulant, visées à l'annexe 11;

4° aux connaissances professionnelles relatives à l'infrastructure, visées à l'annexe 12, 1 à 7.

L'autorité de sécurité veille à la publication et à la mise à jour du registre des personnes ou organismes qui ont été reconnus conformément au présent article. Le Roi détermine les modalités de publication et de mise à jour de ce registre.

Afdeling 6

Opleiding en examinering van de treinbestuurders

Art. 143

De opleiders of opleidingscentra worden erkend door de veiligheidsinstantie voor de taken vermeld in de artikelen 145, eerste lid, en 146, eerste en tweede lid.

De erkenning verplicht de opleiders of opleidingscentra ertoe op billijke en niet-discriminerende wijze toegang te verlenen tot de opleidingen telkens deze opleidingen noodzakelijk zijn om te voldoen aan de verkrijgingsvoorwaarden van het veiligheidscertificaat of, desgevallend, van de veiligheidsvergunning.

De erkenning verplicht de opleiders of opleidingscentra ertoe kwalitatieve opleidingsdiensten ter beschikking te stellen van de spoorwegondernemingen en van de spoorweginfrastructuurbeheerder met dien verstande dat een redelijke en niet-discriminerende prijs wordt toegepast. De prijs dient in verhouding te staan tot de kosten van de dienstverlening en mag een winstmarge bevatten.

De erkenning geschiedt op basis van de beoordeling van het dossier en berust op criteria van onafhankelijkheid, bekwaamheid en onpartijdigheid. In gevallen waarin de gezochte specifieke bekwaamheid uiterst zeldzaam is, is echter een uitzondering op deze regel toegestaan nadat de Europese Commissie een positief advies heeft verleend.

Het criterium van onafhankelijkheid is niet van toepassing op opleidingstaken met betrekking tot:

1° algemene vakkennis, bedoeld in bijlage 10;

2° taalkennis, bedoeld in bijlage 12, 8;

3° vakkennis met betrekking tot het rollend materieel, bedoeld in bijlage 11;

4° vakkennis betreffende de infrastructuur, bedoeld in bijlage 12, 1 tot 7.

De veiligheidsinstantie zorgt ervoor dat het register van personen of instellingen die op grond van dit artikel werden erkend, wordt gepubliceerd en bijgewerkt. De Koning bepaalt de nadere regels van bekendmaking en bijwerking van dit register.

Le Roi détermine, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, les modalités d'organisation et le contenu minimal de la formation visée au présent article, ainsi que les modalités de la délivrance des documents faisant foi concernant la formation suivie par les conducteurs de train et candidats conducteurs de train.

Le Roi détermine, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, les conditions que les formateurs et les centres de formations doivent remplir pour être reconnus, la procédure de reconnaissance et la procédure pour l'adaptation, le renouvellement, la suspension et le retrait de la reconnaissance.

Art. 144

La formation des conducteurs de train comprend un volet relatif à la licence de conducteur de train, qui porte sur les connaissances professionnelles générales, et un volet relatif à l'attestation, qui porte sur les connaissances professionnelles spécifiques.

Les candidats conducteurs de train ont un accès équitable et non discriminatoire à la formation nécessaire pour satisfaire aux conditions d'obtention de la licence et de l'attestation.

Art. 145

Les tâches de formation liées aux connaissances professionnelles générales prévues à l'article 127, alinéa 7, sont accomplies par des formateurs ou des centres de formation reconnus conformément à l'article 143.

En ce qui concerne la licence de conducteur de train, le système général de reconnaissance des qualifications professionnelles établi par la directive 2005/36/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005 relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles continue à s'appliquer à la reconnaissance des qualifications professionnelles des conducteurs de train ressortissants d'un État membre qui ont obtenu leur attestation de formation dans un pays tiers.

Art. 146

Les tâches de formation liées aux connaissances linguistiques prévues à l'article 135, alinéa 3, et aux compétences professionnelles relatives au matériel roulant prévues à l'article 135, alinéa 4, sont accomplies par

De Koning bepaalt, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, de nadere regels voor de organisatie en de minimuminhoud van de opleiding bedoeld in dit artikel, alsook de nadere regels voor de afgifte van de documenten die bewijskracht hebben met betrekking tot de opleiding die werd gevolgd door de treinbestuurders en kandidaat-treinbestuurders.

De Koning bepaalt, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, de voorwaarden waaraan de opleiders en opleidingscentra moeten voldoen om te worden erkend, alsmede de erkenningsprocedure en de procedure voor aanpassing, vernieuwing, schorsing en intrekking van de erkenning.

Art. 144

De opleiding van treinbestuurders omvat een deel dat betrekking heeft op de vergunning van treinbestuurder, dat handelt over de algemene vakkennis, en een deel dat betrekking heeft op het bevoegdheidsbewijs, dat handelt over de specifieke vakkennis.

De kandidaat-treinbestuurders hebben op billijke en niet-discriminerende wijze toegang tot de opleiding die nodig is om te voldoen aan de verwervingsvoorwaarden van de vergunning en het bevoegdheidsbewijs.

Art. 145

De opleidingstaken die betrekking hebben op de algemene vakkennis bedoeld in artikel 127, zevende lid, worden verricht door opleiders of opleidingscentra die erkend zijn overeenkomstig artikel 143.

Wat de vergunning van treinbestuurder betreft, blijft het algemene stelsel voor de erkenning van beroepskwalificaties zoals bepaald bij de richtlijn 2005/36/EG van het Europees Parlement en de Raad van 7 september 2005 betreffende de erkenning van beroepskwalificaties van toepassing op de erkenning van de beroepskwalificaties van treinbestuurders die onderdaan van een lidstaat zijn en hun opleidingsbewijs in een derde land hebben behaald.

Art. 146

De opleidingstaken die betrekking hebben op de taalkennis bedoeld in artikel 135, derde lid, en op de vakbekwaamheid met betrekking tot rollend materiaal bedoeld in artikel 135, vierde lid, worden verricht door

des formateurs ou des centres de formation reconnus conformément à l'article 143.

Les tâches de formation liées à la connaissance de l'infrastructure prévues à l'article 135, alinéa 3, y compris les itinéraires et les règles et procédures d'exploitation, sont accomplies par des formateurs ou des centres de formation reconnus conformément à l'article 143.

Un système de formation continue est mis en place pour faire en sorte que les compétences du personnel soient maintenues, conformément à l'annexe 5, 2.1, e).

Art. 147

Dans l'hypothèse où un conducteur de train d'une entreprise ferroviaire ou d'un gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire quitterait volontairement son emploi pour une autre entreprise ferroviaire ou gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, cette autre entreprise ferroviaire ou gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire paye une indemnité à l'ancien employeur afin de compenser les investissements consentis par cet ancien employeur dans la formation dudit conducteur de train.

L'indemnité visée à l'alinéa 1er est fixée raisonnablement, en prenant en considération:

1° le délai entre la fin de la formation et l'engagement du conducteur de train;

2° l'utilité directe de la formation pour le nouvel employeur.

Art. 148

Le Roi détermine la méthode de formation visée à la présente section, conformément aux critères de l'annexe 9.

Le Roi détermine les objectifs détaillés de la formation visée à la présente section conformément aux critères de l'annexe 10 pour la licence de conducteur de train et aux annexes 11 et 12 pour l'attestation.

Art. 149

Les examinateurs ou centres d'examen sont reconnus par l'autorité de sécurité.

opleiders of opleidingscentra die erkend zijn overeenkomstig artikel 143.

De opleidingstaken die betrekking hebben op de kennis van infrastructuur bedoeld in artikel 135, derde lid, met inbegrip van kennis van spoorlijnen, exploitatievoorschriften en -procedures, worden verricht door opleiders of opleidingscentra die erkend zijn overeenkomstig artikel 143.

Er wordt een permanent opleidingssysteem gerealiseerd om te zorgen dat het personeel ter zake deskundig blijft, overeenkomstig bijlage 5, 2.1, e).

Art. 147

In het geval dat een treinbestuurder van een spoorwegonderneming of een spoorweginfrastructuurbeheerder vrijwillig vertrekt naar een andere spoorwegonderneming of spoorweginfrastructuurbeheerder, betaalt die andere spoorwegonderneming of spoorweginfrastructuurbeheerder een vergoeding aan de voormalige werkgever om de door deze gedane investeringen voor de opleiding van de betrokken treinbestuurder te compenseren.

De in het eerste lid bedoelde vergoeding wordt vastgesteld op redelijke basis, met inachtneming van:

1° het tijdsverloop tussen het einde van de opleiding en de aanwerving van de treinbestuurder;

2° het onmiddellijk nut van de opleiding voor de nieuwe werkgever.

Art. 148

De Koning bepaalt de methode van de opleiding bedoeld in deze afdeling, in overeenstemming met de in bijlage 9 vermelde criteria.

De Koning bepaalt de gedetailleerde doelstellingen van de opleiding bedoeld in deze afdeling, in overeenstemming met de in bijlage 10 vermelde criteria voor de vergunning van treinbestuurder en de in bijlagen 11 en 12 vermelde criteria voor het bevoegdheidsbewijs.

Art. 149

De examinatoren of examencentra worden erkend door de veiligheidsinstantie.

Par dérogation à l'alinéa 1er, l'autorité de sécurité peut charger les centres de formation de la reconnaissance de leurs propres examinateurs, à la condition qu'ils satisfassent aux exigences de compétence déterminées par le présent Code ferroviaire et ses arrêtés d'exécution.

La reconnaissance est réalisée sur la base de l'évaluation du dossier et se fonde sur des critères d'indépendance, de compétence et d'impartialité. Toutefois, lorsqu'une compétence spécifique recherchée est extrêmement rare, il peut être dérogé à cette règle après avis favorable de la Commission européenne.

L'autorité de sécurité veille à la publication et à la mise à jour du registre des personnes ou organismes qui ont été reconnus conformément au présent article. Le Roi détermine les modalités de publication, de mise à jour et de prise de connaissance de ce registre, ainsi que les modalités d'obtention d'une copie des données y mémorisées. En vue de la mise à jour de ce registre, les centres de formation avertissent immédiatement l'autorité de sécurité de toute modification des données concernant les examinateurs qu'ils reconnaissent.

Pour le volet relatif à la licence de conducteur de train, le contenu des examens destinés à vérifier les qualifications requises est déterminé et les examinateurs sont désignés par l'autorité de sécurité lors de l'établissement de la procédure à suivre pour obtenir la licence conformément à l'article 128, alinéa 1er.

Pour le volet relatif à l'attestation, le contenu des examens destinés à vérifier les qualifications requises est déterminé et les examinateurs sont désignés par les entreprises ferroviaires ou le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire lors de l'établissement de la procédure à suivre pour obtenir l'attestation conformément à l'article 136.

Les examens visés aux alinéas 5 et 6 sont organisés de façon à garantir l'absence de tout conflit d'intérêts.

Pour ce qui concerne les examens visés à l'alinéa 6, l'examinateur ou le centre de formation reconnu peut faire partie de l'entreprise ferroviaire ou du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire délivrant l'attestation.

Le Roi détermine, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, les modalités d'organisation et le contenu minimal des examens visés au présent article, ainsi que

In afwijking van het eerste lid, kan de veiligheidsinstantie opleidingscentra belasten met de erkenning van hun eigen examinatoren, op voorwaarde dat zij voldoen aan de bekwaamheidseisen bepaald in deze Spoorcodex en haar uitvoeringsbesluiten.

De erkenning geschiedt op basis van de beoordeling van het dossier en berust op criteria van onafhankelijkheid, bekwaamheid en onpartijdigheid. In gevallen waarin de gezochte specifieke bekwaamheid uiterst zeldzaam is, is echter een uitzondering op deze regel toegestaan nadat de Europese Commissie een positief advies heeft verleend.

De veiligheidsinstantie zorgt ervoor dat het register van personen of instellingen die op grond van dit artikel werden erkend, wordt gepubliceerd en bijgewerkt. De Koning bepaalt de nadere regels van bekendmaking, bijwerking en kennisname van dit register en van het verkrijgen van een afschrift van de erin opgeslagen gegevens. Met oog op de bijwerking van dit register informeert het opleidingscentrum onmiddellijk de veiligheidsinstantie over elke wijziging van de gegevens met betrekking tot de door hun erkende examinatoren.

Voor het deel dat betrekking heeft op de vergunning van treinbestuurder wordt de inhoud van de examens voor het behalen van de vereiste vakbekwaamheden vastgesteld en worden de examinatoren aangewezen door de veiligheidsinstantie bij de vaststelling van de procedure die wordt gevolgd voor het verkrijgen van de vergunning overeenkomstig artikel 128, eerste lid.

Voor het deel dat betrekking heeft op het bevoegdheidsbewijs wordt de inhoud van de examens voor het behalen van de vereiste vakbekwaamheden vastgesteld en worden de examinatoren aangewezen door de spoorwegonderneming of de spoorweginfrastructuurbeheerder bij de vaststelling van de procedure die wordt gevolgd voor het verkrijgen van het bevoegdheidsbewijs overeenkomst artikel 136.

De in het vijfde en zesde lid bedoelde examens worden zodanig georganiseerd dat belangenconflicten worden vermeden.

Wat de in het zesde lid bedoelde examens betreft, mag de erkende examinator of het erkend opleidingscentrum deel uitmaken van de spoorwegonderneming of van de spoorweginfrastructuurbeheerder die het bevoegdheidsbewijs afgeeft.

De Koning bepaalt, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, de nadere regels voor de organisatie en de minimuminhoud van de examens

les modalités de la délivrance des documents faisant foi concernant les examens passés par les conducteurs de train et candidats conducteurs de train.

Le Roi détermine, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, les conditions que les examinateurs doivent remplir pour être reconnus, la procédure de reconnaissance et la procédure pour l'adaptation, le renouvellement, la suspension et le retrait de la reconnaissance.

Des examens théoriques et pratiques sont organisés à la fin de la formation. L'aptitude à la conduite est évaluée lors de tests de conduite effectués sur le réseau. Des simulateurs peuvent être utilisés pour tester la prestation du conducteur de train dans des situations particulièrement difficiles et son application correcte des règles d'exploitation.

CHAPITRE 2

Accompagnateurs de trains de voyageurs

Art. 150

§ 1er. Les accompagnateurs de trains de voyageurs suivent une formation sanctionnée par un examen. Lorsque cet examen est achevé avec succès, l'organisme de formation délivre un brevet d'aptitude professionnelle.

Les formateurs ou les organismes de formation chargés de fournir des services de formation aux accompagnateurs de trains de voyageurs sont reconnus par l'autorité de sécurité.

La reconnaissance impose aux formateurs ou organismes de formation de fournir un accès équitable et non discriminatoire aux services de formation des accompagnateurs de trains de voyageurs chaque fois que cette formation est nécessaire pour remplir les conditions d'obtention du certificat de sécurité ou, le cas échéant, de l'agrément de sécurité.

La reconnaissance impose aux formateurs ou organismes de formation de mettre des services de formation de qualité à la disposition des entreprises ferroviaires à un prix raisonnable et non discriminatoire, qui soit en rapport avec les coûts et puisse inclure une marge bénéficiaire.

Le processus de reconnaissance se fonde sur des critères d'indépendance, de compétence et d'impartialité.

bedoeld in dit artikel, alsook de nadere regels voor de afgifte van de documenten die bewijskracht hebben met betrekking tot de examens die werden afgelegd door de treinbestuurders en kandidaat-treinbestuurders.

De Koning bepaalt, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, de voorwaarden waaraan de examinatoren moeten voldoen om te worden erkend, alsmede de erkenningsprocedure en de procedure voor aanpassing, vernieuwing, schorsing en intrekking van de erkenning.

Ter afsluiting van de opleiding wordt een theorie- en praktijkexamen georganiseerd. De rijvaardigheid wordt beoordeeld aan de hand van een rijproef op het netwerk. Ook kan van simulators gebruik worden gemaakt om na te gaan of de treinbestuurder onder bijzonder moeilijke omstandigheden goed presteert en de exploitatievoorschriften juist toepast.

HOOFDSTUK 2

Begeleiders van reizigerstreinen

Art. 150

§ 1. Begeleiders van reizigerstreinen dienen een opleiding te volgen die vervolgens door een examen wordt afgesloten. Indien het examen met goed gevolg wordt afgesloten, levert de opleidingsinstelling een brevet van vakbekwaamheid af.

De opleiders of de opleidingsinstellingen belast met het verlenen van opleidingsdiensten aan begeleiders van reizigerstreinen, worden erkend door de veiligheidsinstantie.

De erkenning verplicht de opleiders of opleidingsinstellingen ertoe op billijke en niet-discriminerende wijze toegang te verlenen tot de opleidingen voor begeleiders van reizigerstreinen, telkens deze opleidingen noodzakelijk zijn om te voldoen aan de voorwaarden voor het verkrijgen van het veiligheidscertificaat of, desgevallend, van de veiligheidsvergunning.

De erkenning verplicht de opleiders of opleidingsinstellingen ertoe kwalitatieve opleidingsdiensten ter beschikking te stellen van de spoorwegondernemingen tegen een redelijke en niet-discriminerende prijs. De prijs dient in verhouding te staan tot de kosten van de dienstverlening en mag een winstmarge bevatten.

De erkenning berust op criteria van onafhankelijkheid, bekwaamheid en onpartijdigheid.

L'autorité de sécurité veille à la publication et à la mise à jour du registre des personnes et organismes qui ont été reconnus en vertu du présent Code ferroviaire.

§ 2. Le certificat d'accompagnateur de trains de voyageurs appartient à son titulaire et est délivré par l'autorité de sécurité.

Le certificat d'accompagnateur de trains de voyageurs ne peut être délivré qu'à une personne de dix-huit ans révolus.

§ 3. Les accompagnateurs de trains de voyageurs établis dans les autres États membres de l'Espace économique européen et qui souhaitent prester des services en Belgique procèdent à la déclaration écrite préalable visée à l'article 9, § 2, de la loi du 12 février 2008 instaurant un nouveau cadre général pour la reconnaissance des qualifications professionnelles CE, sans faire mention des informations relatives aux couvertures d'assurances ou autres moyens de protection personnelle ou collective concernant la responsabilité professionnelle. Cette déclaration est toutefois accompagnée des documents, visés à l'article 9, § 2, de cette même loi. L'autorité de sécurité applique systématiquement la procédure, visée à l'article 9, § 4, de cette même loi. L'autorité de sécurité vérifie notamment que les attestations relatives aux connaissances linguistiques du candidat sont établies conformément au prescrit de la STI exploitation fixant les niveaux linguistiques requis pour les tâches de sécurité.

Art. 151

Le Roi, en matière de certification des accompagnateurs de trains de voyageurs:

1° détermine, par un arrêté délibéré en Conseil des ministres, les modalités d'organisation et le contenu minimal de la formation et des examens, visés à l'article 150, § 1er, ainsi que les modalités de la délivrance des documents faisant foi concernant la formation et les examens que doivent suivre les accompagnateurs de trains de voyageurs;

2° détermine, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, les conditions que les formateurs et les organismes de formation chargés de fournir des services de formation aux accompagnateurs de trains de voyageurs doivent remplir pour être reconnus conformément à l'article 150, § 1er, alinéa 3, et la procédure de reconnaissance;

De veiligheidsinstantie zorgt ervoor dat het register van personen en instellingen die op grond van deze Spoorcodex werden erkend, wordt gepubliceerd en bijgewerkt.

§ 2. Het attest van begeleider van reizigerstreinen is eigendom van de houder ervan en wordt afgegeven door de veiligheidsinstantie.

Een attest van begeleider van reizigerstreinen mag enkel worden afgegeven aan personen die de volle leeftijd van achttien jaar hebben bereikt.

§ 3. De in andere lidstaten van de Europese Economische Ruimte gevestigde begeleiders van reizigerstreinen die in België hun diensten willen verlenen, delen dit mee door middel van een voorafgaande schriftelijke verklaring zoals voorzien in artikel 9, § 2, van de wet van 12 februari 2008 tot instelling van een nieuw algemeen kader voor de erkenning van EG-beroepskwalificaties, zonder toevoeging weliswaar van de gegevens betreffende verzekeringsdekking of soortgelijke individuele of collectieve vormen van bescherming inzake beroepsaansprakelijkheid. Wel dienen de in artikel 9, § 2, van voormelde wet bedoelde documenten aan die verklaring te worden toegevoegd. De veiligheidsinstantie past de procedure bedoeld in artikel 9, § 4, van dezelfde wet systematisch toe. Hiertoe gaat de veiligheidsinstantie onder meer na of de attesten met betrekking tot de taalkennis van de kandidaten werden opgemaakt in overeenstemming met de voorschriften van de TSI exploitatie die de vereiste taalniveaus voor de veiligheidstaken vaststellen.

Art. 151

Inzake certificering van begeleiders van reizigerstreinen, bepaalt de Koning:

1° bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, de nadere regels voor de organisatie en de minimuminhoud van de opleiding en de examens, zoals bedoeld in artikel 150, § 1, alsook de nadere regels voor de afgifte van de documenten die bewijskracht hebben met betrekking tot de opleiding die wordt gevolgd en de examens die worden afgelegd door begeleiders van reizigerstreinen;

2° bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, de voorwaarden waaraan de opleiders en opleidingsinstellingen die opleidingsdiensten verstrekken aan begeleiders van reizigerstreinen, moeten voldoen om te worden erkend, overeenkomstig artikel 150, § 1, derde lid, alsmede de erkenningsprocedure;

3° arrête les exigences auxquelles doit se conformer le brevet d'accompagnateur de trains de voyageurs visé à l'article 150, § 1er, alinéa 1er ainsi que les conditions psychologiques, médicales et d'aptitude professionnelle que le titulaire doit remplir pour qu'il lui soit délivré;

4° arrête les modalités de délivrance, de renouvellement, de révision, de suspension et de retrait du brevet d'accompagnateur de trains de voyageurs visé à l'article 150, § 1er, alinéa 1er;

5° arrête les critères de reconnaissance des personnes ou organismes chargés de l'examen médical et les modalités de cet examen médical;

6° arrête les critères de reconnaissance des personnes ou organismes chargés de l'examen psychologique sur le plan professionnel et les modalités de cet examen.

CHAPITRE 3

Protection de la vie privée

Art. 152

Avant de faire usage de l'une ou de plusieurs des habilitations prévues dans le présent titre, le Roi demande l'avis de la Commission de la protection de la vie privée.

En dérogation à l'article 29, § 2, de la loi du 8 décembre 1992 relative à la protection de la vie privée à l'égard des traitements de données à caractère personnel, la Commission de la protection de la vie privée émet son avis dans un délai de trente jours après que toutes les données nécessaires à cet effet lui ont été communiquées.

TITRE 6

Interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne

CHAPITRE 1ER

Exigences essentielles

Art. 153

Le système ferroviaire, les sous-systèmes, les constituants d'interopérabilité, y compris les interfaces, satisfont aux exigences essentielles les concernant.

3° de vereisten waaraan het brevet van begeleider van reizigerstreinen bedoeld in artikel 150, § 1, eerste lid, moet voldoen, alsook de psychologische en medische voorwaarden en de vereiste vakbekwaamheid waaraan de houder dient te voldoen opdat het hem wordt afgeleverd;

4° de nadere regels voor de afgifte, vernieuwing, herziening, schorsing en intrekking van het brevet van begeleider van reizigerstreinen bedoeld in artikel 150, § 1, eerste lid;

5° de criteria voor de erkenning van personen of instellingen belast met het medisch onderzoek en de nadere regels met betrekking tot dat medisch onderzoek;

6° de criteria voor de erkenning van personen of instellingen belast met het bedrijfspsychologisch onderzoek en de nadere regels met betrekking tot dat onderzoek.

HOOFDSTUK 3

Bescherming van de persoonlijke levenssfeer

Art. 152

Alvorens gebruik te maken van één of meerdere van de machtigingen waarin deze titel voorziet, vraagt de Koning het advies van de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer.

In afwijking van artikel 29, § 2, van de wet van 8 december 1992 tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer ten opzichte van de verwerking van persoonsgegevens, brengt de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer haar advies uit binnen dertig dagen nadat alle daartoe noodzakelijke gegevens aan de Commissie zijn meegedeeld.

TITEL 6

Interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Unie

HOOFDSTUK 1

Essentiële eisen

Art. 153

Het spoorwegsysteem, de subsystemen, de interoperabiliteitsonderdelen, inclusief de interfaces, voldoen aan de erop van toepassing zijnde essentiële eisen.

L'autorité de sécurité peut consulter le comité visé à l'article 29 de la directive 2008/57/CE si, après l'adoption d'une STI, il apparaît qu'elle ne satisfait pas entièrement aux exigences essentielles.

CHAPITRE 2

Spécifications techniques d'interopérabilité

Section 1re

Contenu

Art. 154

Chaque sous-système fait l'objet d'une STI ou, s'il y a lieu, de plusieurs STI.

Une STI peut couvrir plusieurs sous-systèmes.

Art. 155

Les sous-systèmes sont conformes aux STI qui sont d'application au moment de leur mise en service, de leur réaménagement ou de leur renouvellement.

Cette conformité est maintenue en permanence au cours de l'usage de chaque sous-système.

Art. 156

Dans la mesure où cela s'avère techniquement réalisable et sans préjudice du respect des règles de sécurité, les STI ne font pas obstacle à l'utilisation de l'infrastructure pour la circulation des véhicules non visés par les STI.

Section 2

Extension du champ d'application des STI

Art. 157

Tant que l'extension du champ d'application des STI à l'ensemble du réseau ferroviaire n'est pas effective, l'autorisation de mise en service de sous-systèmes sur la partie du réseau qui ne relève pas encore des STI est accordée conformément aux règles de sécurité ou, le cas échéant, conformément à l'article 171.

De veiligheidsinstantie mag het in artikel 29 van de richtlijn 2008/57/EG bedoelde comité raadplegen als blijkt dat een TSI, na aanneming ervan, niet geheel voldoet aan de essentiële eisen.

HOOFDSTUK 2

Technische specificaties inzake interoperabiliteit

Afdeling 1

Inhoud

Art. 154

Elk subsysteem maakt het voorwerp uit van één of, indien nodig, meerdere TSI's.

Eén TSI kan meerdere subsystemen bestrijken.

Art. 155

De subsystemen zijn conform de TSI's die van toepassing zijn op het moment van hun indienststelling, verbetering of vernieuwing.

Deze conformiteit blijft tijdens het gebruik van elk subsysteem ononderbroken gehandhaafd.

Art. 156

Voor zover technisch verwezenlijkbaar en onverminderd de naleving van de veiligheidsvoorschriften, wordt het gebruik van de infrastructuur voor het verkeer van niet door de TSI's bestreken voertuigen niet verhinderd.

Afdeling 2

Uitbreiding van het toepassingsgebied van de TSI's

Art. 157

Zolang het toepassingsgebied van de TSI's niet is uitgebreid tot het gehele spoorwegnetwerk, wordt de toelating tot indienststelling van subsystemen op het gedeelte van het netwerk dat nog niet onder het toepassingsgebied van de TSI's valt, verleend conform de veiligheidsvoorschriften of, desgevallend, conform artikel 171.

L'autorisation de mise en service de véhicules dont l'utilisation est prévue occasionnellement sur la partie du réseau qui ne relève pas encore des STI, pour cette partie du réseau, est accordée conformément aux règles de sécurité ou le cas échéant conformément à l'article 171 et au chapitre 5.

Art. 158

L'autorité de sécurité peut, à la demande d'une entité adjudicatrice ou d'un constructeur, lors de la publication de STI nouvelles ou révisées, exclure de l'application de ces STI les projets se trouvant à un stade avancé de développement ou faisant l'objet d'un contrat en cours d'exécution.

Section 3

Dérogations

Art. 159

§ 1er. En l'absence de cas spécifiques pertinents, l'autorité de sécurité peut, à la demande de l'entité adjudicatrice, ou du constructeur ou de leur mandataire dans l'Union européenne, décider de ne pas rendre applicables une ou plusieurs STI dans les cas suivants:

1° pour un projet de nouveau sous-système, pour le renouvellement ou le réaménagement d'un sous-système existant ou pour tout élément du système ferroviaire se trouvant à un stade avancé de développement ou faisant l'objet d'un contrat en cours d'exécution lors de la publication de ces STI;

2° pour un projet de renouvellement ou de réaménagement d'un sous-système existant, lorsque le gabarit, l'écartement ou l'entraxe des voies ou la tension électrique prévus par ces STI sont incompatibles avec ceux du sous-système existant;

3° pour un projet concernant le renouvellement, l'extension ou le réaménagement d'un sous-système existant, lorsque l'application de ces STI compromet la viabilité économique du projet et/ou la cohérence du système ferroviaire belge;

4° lorsqu'à la suite d'un accident ou d'une catastrophe naturelle, les conditions de rétablissement rapide du réseau ne permettent pas économiquement

De toelating tot indienststelling van voertuigen die bestemd zijn om slechts occasioneel gebruikt te worden op het gedeelte van het netwerk dat nog niet onder het toepassingsgebied van de TSI's valt, wordt verleend voor dit deel van het netwerk, conform de veiligheidsvoorschriften of desgevallend conform artikel 171 en hoofdstuk 5.

Art. 158

De veiligheidsinstantie kan, op verzoek van een aanbestedende dienst of een constructeur, op het ogenblik van de publicatie van nieuwe of herziene TSI's, beslissen dat die TSI's niet moeten worden toegepast op projecten die zich in een vergevorderd stadium van ontwikkeling bevinden of waarvoor op dat moment een contract in uitvoering is.

Afdeling 3

Afwijkingen

Art. 159

§ 1. Bij gebrek aan relevante specifieke gevallen en op verzoek van een aanbestedende dienst, een constructeur of hun lasthebber in de Europese Unie, kan de veiligheidsinstantie in de volgende gevallen beslissen om één of meer TSI's niet toe te passen:

1° voor een project voor een nieuw subsysteem, de vernieuwing of de verbetering van een bestaand subsysteem, of elk element van het spoorwegsysteem, dat zich op het moment van de publicatie van de betrokken TSI's in een vergevorderd stadium van ontwikkeling bevindt of waarvoor op dat moment een contract in uitvoering is;

2° voor een project voor de vernieuwing of de verbetering van een bestaand subsysteem, wanneer het profiel, de breedte of tussenafstand van het spoor, of de elektrische spanning die in deze TSI's zijn bepaald, niet verenigbaar zijn met die van het bestaande subsysteem;

3° voor een project betreffende de vernieuwing, de uitbreiding of de verbetering van een bestaand subsysteem, wanneer de toepassing van deze TSI's de economische levensvatbaarheid van het project en/of de samenhang van het Belgische spoorwegsysteem in gevaar brengt;

4° wanneer het, na een ongeval of een natuurramp, omwille van de noodzakelijke snelle herstelling van het netwerk economisch of technisch niet mogelijk is

ou techniquement l'application partielle ou totale des STI correspondantes;

5° pour des véhicules en provenance ou à destination de pays tiers dont l'écartement des voies est différent de celui du principal réseau ferroviaire au sein de l'Union européenne.

§ 2. L'entité adjudicatrice, le constructeur ou leur mandataire dans l'Union européenne introduit auprès de l'autorité de sécurité la demande de dérogation accompagnée d'un dossier contenant les éléments du point b) de l'annexe 22 et justifiant la demande de dérogation.

§ 3. Dans le cas visé au § 1er, 1°, l'autorité de sécurité communique à la Commission européenne, dans l'année qui suit l'entrée en vigueur de chaque STI, une liste de projets qui sont exécutés sur le territoire belge et sont à un stade avancé de développement.

§ 4. Dans tous les cas visés au § 1er, l'autorité de sécurité notifie préalablement son intention de dérogation à la Commission européenne et lui communique un dossier de demande de dérogation comprenant les documents repris en annexe 22.

§ 5. Dans les cas visés au § 1er, 1° et 4°, l'autorité de sécurité peut, en attendant que la Commission européenne lui notifie les résultats de son analyse de la conformité du dossier avec la demande de dérogation, appliquer les dispositions de remplacement visées dans ce dossier.

§ 6. En l'absence d'une décision de la Commission européenne dans le délai imposé par la directive 2008/57/CE sur l'acceptation de la demande de dérogation dans les cas visés à l'alinéa 1er, 1°, 2°, 3° et 5°, la demande est considérée comme acceptée.

Dans l'attente de la décision de la Commission européenne dans les cas visés au § 1er, 5°, les dispositions de remplacement visées dans le dossier de demande de dérogation peuvent s'appliquer.

de overeenkomstige TSI's geheel of gedeeltelijk toe te passen;

5° voor voertuigen met een plaats van herkomst of bestemming in een derde land met een andere spoorbreedte dan die van het hoofdspoorwegnetwerk binnen de Europese Unie.

§ 2. De aanbestedende dienst, de constructeur of hun lasthebber in de Europese Unie dient de aanvraag tot afwijking in bij de veiligheidsinstantie, vergezeld van een dossier dat de in punt b) van bijlage 22 bedoelde elementen bevat en dat de aanvraag tot afwijking rechtvaardigt.

§ 3. In het in § 1, 1° bedoelde geval stelt de veiligheidsinstantie de Europese Commissie binnen het jaar na de inwerkingtreding van elke TSI in kennis van een lijst van projecten die op Belgisch grondgebied worden uitgevoerd en die zich in een vergevorderd stadium van ontwikkeling bevinden.

§ 4. In alle in § 1 bedoelde gevallen, stelt de veiligheidsinstantie de Europese Commissie vooraf in kennis van haar voornemen af te wijken en maakt zij haar een dossier over met de aanvraag tot afwijking en de in bijlage 22 bedoelde documenten.

§ 5. In de gevallen bedoeld in § 1, 1° en 4° mag de veiligheidsinstantie, in afwachting dat de Europese Commissie haar kennis geeft van de resultaten van haar analyse van de conformiteit van het dossier met de aanvraag tot afwijking, de in dat dossier vermelde alternatieve bepalingen toepassen.

§ 6. Indien binnen de door de richtlijn 2008/57/EG voorgeschreven termijnen door de Europese Commissie geen beslissing wordt genomen over de aanvaarding van de aanvraag tot afwijking in de gevallen bedoeld in het eerste lid, 1°, 2°, 3° en 5°, wordt de aanvraag geacht te zijn aanvaard.

In afwachting van de beslissing van de Europese Commissie in de gevallen bedoeld in § 1, 5°, kunnen de in het dossier met de aanvraag tot afwijking vermelde alternatieve bepalingen worden toegepast.

CHAPITRE 3

Constituants d'interopérabilité

Section 1re

Mise sur le marché

Art. 160

Les constituants d'interopérabilité ne peuvent être mis sur le marché que s'ils:

1° permettent de réaliser l'interopérabilité ferroviaire en satisfaisant aux exigences essentielles;

2° sont utilisés dans leur domaine d'emploi conformément à leur destination et sont installés et entretenus convenablement.

L'alinéa 1er ne fait pas obstacle à la mise sur le marché de ces constituants pour d'autres applications.

Art. 161

L'autorité de sécurité ne peut pas, sur la base de la loi, interdire, restreindre ou entraver la mise sur le marché de constituants d'interopérabilité pour leur utilisation dans le cadre du système ferroviaire lorsque ces constituants satisfont aux dispositions du présent Code ferroviaire.

Section 2

Conformité ou aptitude à l'emploi

Art. 162

Les constituants d'interopérabilité qui sont munis de la déclaration "CE" de conformité ou d'aptitude à l'emploi sont considérés conformes aux exigences essentielles.

Tout constituant d'interopérabilité est soumis à la procédure d'évaluation de la conformité et de l'aptitude à l'emploi indiquée dans la STI concernée et est accompagné du certificat correspondant.

La déclaration "CE" de conformité ou d'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité est conforme aux critères visés à l'annexe 17 .

HOOFDSTUK 3

Interoperabiliteitsonderdelen

Afdeling 1

Het op de markt brengen

Art. 160

De interoperabiliteitsonderdelen mogen enkel op de markt worden gebracht indien zij:

1° de spoorweginteroperabiliteit mogelijk maken door te voldoen aan de essentiële eisen;

2° binnen hun toepassingsgebied en overeenkomstig hun bestemming gebruikt worden en naar behoren geïnstalleerd en onderhouden worden.

Het eerste lid vormt geen belemmering om deze onderdelen voor andere toepassingen op de markt te brengen.

Art. 161

Het is de veiligheidsinstantie niet toegestaan om het op de markt brengen van interoperabiliteitsonderdelen met het oog op het gebruik daarvan in het spoorwegsysteem, te verbieden, te beperken of te belemmeren op grond van de wet wanneer deze onderdelen aan de bepalingen van deze Spoorcodex voldoen.

Afdeling 2

Conformiteit of geschiktheid voor gebruik

Art. 162

De interoperabiliteitsonderdelen worden beschouwd als conform de essentiële eisen wanneer zij voorzien zijn van de "EG" -verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik.

Voor elk interoperabiliteitsonderdeel dient de procedure te worden gevolgd voor de beoordeling van de conformiteit en de geschiktheid voor gebruik zoals vastgesteld in de betrokken TSI, en dient het desbetreffende certificaat te zijn afgegeven.

De "EG" -verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik van de interoperabiliteitsonderdelen voldoet aan de in bijlage 17 bedoelde criteria.

Un constituant d'interopérabilité satisfait aux exigences essentielles s'il est conforme aux conditions fixées par les STI correspondantes ou aux spécifications européennes mises au point pour satisfaire à ces conditions.

Par dérogation à l'alinéa 2, les pièces de rechange de sous-systèmes déjà en service lors de l'entrée en vigueur de la STI peuvent être installées dans ce sous-système sans devoir être soumises à la procédure d'évaluation de la conformité et de l'aptitude à l'emploi.

Section 3

Procédure de déclaration "CE" de conformité ou d'aptitude à l'emploi

Art. 163

Pour établir la déclaration "CE" de conformité ou d'aptitude à l'emploi d'un constituant d'interopérabilité, le fabricant ou son mandataire établi dans l'Union européenne applique les dispositions prévues par les STI le concernant.

Lorsque la STI correspondante l'impose, l'évaluation de la conformité ou de l'aptitude à l'emploi d'un constituant d'interopérabilité est effectuée par l'organisme notifié auprès duquel le fabricant ou son mandataire établi dans l'Union européenne en a fait la demande.

Lorsque des constituants d'interopérabilité font l'objet de réglementations transposant d'autres directives européennes portant sur d'autres aspects, la déclaration "CE" de conformité ou d'aptitude à l'emploi, indique, dans ce cas, que les constituants d'interopérabilité répondent également aux exigences de ces autres réglementations.

Art. 164

Lorsque ni le fabricant, ni son mandataire n'ont satisfait aux obligations visées à l'article 163, alinéas 1er et 3, ces obligations incombent à toute personne qui met le constituant d'interopérabilité sur le marché.

Aux fins du présent Code ferroviaire, les mêmes obligations s'appliquent à toute personne qui assemble

Een interoperabiliteitsonderdeel voldoet aan de essentiële eisen indien het voldoet aan de voorwaarden die zijn vastgesteld in de corresponderende TSI's of aan de Europese specificaties die zijn ontwikkeld om aan die voorwaarden te voldoen.

In afwijking van het tweede lid mogen reserveonderdelen voor subsystemen die al in dienst zijn gesteld op het moment van de inwerkingtreding van de TSI in deze subsystemen worden aangebracht, zonder dat zij aan de procedure voor de beoordeling van de conformiteit en de geschiktheid voor gebruik worden onderworpen.

Afdeling 3

Procedure voor de "EG" -verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik

Art. 163

Voor het opstellen van de "EG"-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik van een interoperabiliteitsonderdeel, past een fabrikant of diens in de Europese Unie gevestigde gemachtigde de desbetreffende TSI's toe.

Telkens de corresponderende TSI het voorschrijft, wordt de beoordeling van de conformiteit of de geschiktheid voor gebruik van een interoperabiliteitsonderdeel uitgevoerd door de aangemelde instantie waarbij de fabrikant of diens in de Europese Unie gevestigde gemachtigde daartoe een aanvraag heeft ingediend.

Wanneer op interoperabiliteitsonderdelen regelgevingen van toepassing zijn die andere Europese richtlijnen betreffende andere aspecten omzetten, geeft de "EG" -verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik aan dat de betrokken interoperabiliteitsonderdelen eveneens aan de eisen van die andere regelgevingen voldoen.

Art. 164

Wanneer noch de fabrikant, noch diens gemachtigde de in artikel 163, eerste en derde lid genoemde verplichtingen heeft vervuld, gaan deze verplichtingen over op eenieder die het interoperabiliteitsonderdeel op de markt brengt.

Wat deze Spoorcodex betreft, gelden dezelfde verplichtingen, voor degene die interoperabiliteitsonderdelen

des constituants d'interopérabilité ou des parties de constituant d'interopérabilité d'origines diverses ou qui fabrique des constituants d'interopérabilité pour son propre usage.

Section 4

Restrictions ou interdiction à l'emploi des constituants d'interopérabilité

Sous-section 1re

Non respect de la procédure de déclaration "CE" de conformité ou d'aptitude à l'emploi

Art. 165

Lorsque l'autorité de sécurité constate que la déclaration "CE" de conformité ou d'aptitude à l'emploi a été établie indûment, elle met en demeure le fabricant ou son mandataire établi dans l'Union européenne, si nécessaire, de remettre le constituant d'interopérabilité en conformité et de faire cesser l'infraction conformément aux modalités fixées par le Roi.

Lorsque la non-conformité persiste, l'autorité de sécurité prend toutes les mesures appropriées pour restreindre ou interdire la mise sur le marché du constituant d'interopérabilité concerné ou pour assurer son retrait du marché conformément à la procédure fixée à l'article 166.

Les alinéas 1er et 2 s'appliquent sous réserve des dispositions de l'article 166.

Sous-section 2

Non-conformité des constituants d'interopérabilité avec les exigences essentielles

Art. 166

Lorsque l'autorité de sécurité constate qu'un constituant d'interopérabilité muni de la déclaration "CE" de conformité ou d'aptitude à l'emploi et mis sur le marché risque, lorsqu'il est utilisé conformément à sa destination, de ne pas satisfaire aux exigences essentielles, elle prend toutes les mesures utiles pour restreindre son domaine d'application, pour en interdire l'emploi ou pour le retirer du marché conformément aux modalités fixées par le Roi.

van diverse herkomst of delen daarvan assembleert dan wel voor eigen gebruik vervaardigt.

Afdeling 4

Beperkingen of verbod op het gebruik van interoperabiliteitsonderdelen

Onderafdeling 1

Niet-naleving van de procedure voor de "EG "-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik

Art. 165

Wanneer de veiligheidsinstantie vaststelt dat de "EG" -verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik ten onrechte is opgesteld, stelt zij de fabrikant of diens in de Europese Unie gevestigde gemachtigde, voor zover nodig, in gebreke om het interoperabiliteitsonderdeel in overeenstemming te brengen en een einde te stellen aan de inbreuk overeenkomstig de door de Koning vast te stellen nadere regels.

Indien de niet-naleving blijft voortduren, neemt de veiligheidsinstantie alle gepaste maatregelen om het op de markt brengen van het betrokken interoperabiliteitsonderdeel te beperken of te verbieden of het uit de handel te laten nemen volgens de in artikel 166 bedoelde procedure.

Het eerste en het tweede lid zijn van toepassing onder voorbehoud van de bepalingen van artikel 166.

Onderafdeling 2

Het niet voldoen van interoperabiliteitsonderdelen aan de essentiële eisen

Art. 166

Wanneer de veiligheidsinstantie vaststelt dat een interoperabiliteitsonderdeel dat voorzien is van de "EG" -verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik en op de markt werd gebracht, de naleving van de essentiële eisen in gevaar dreigt te brengen indien het conform zijn bestemming wordt gebruikt, neemt zij alle gepaste maatregelen om het toepassingsgebied van dat onderdeel te beperken, het gebruik ervan te verbieden of het uit de handel te nemen overeenkomstig de door de Koning vast te stellen nadere regels.

L'autorité de sécurité informe immédiatement la Commission européenne des mesures qu'elle a prises et motive sa décision en précisant notamment si la non-conformité résulte soit d'un non-respect des exigences essentielles, soit d'une mauvaise application des spécifications européennes pour autant que l'application de ces spécifications soit invoquée, soit d'une insuffisance des spécifications européennes.

Art. 167

Lorsque l'autorité de sécurité constate qu'un constituant d'interopérabilité muni de la déclaration "CE" de conformité ou d'aptitude à l'emploi se révèle non-conforme, elle restreint son domaine d'application, le retire du marché, en interdit l'emploi, ou prend les mesures appropriées à l'encontre de celui qui a établi la déclaration selon les modalités fixées par le Roi.

Elle en informe la Commission européenne et les autorités de sécurité des autres États membres de l'Union européenne.

CHAPITRE 4

Sous-systèmes

Section 1re

Procédure de mise en service

Art. 168

§ 1er. En application de l'article 74, 1°, et sans préjudice des dispositions du chapitre 5, l'autorité de sécurité autorise la mise en service des sous-systèmes de nature structurelle constitutifs du système ferroviaire qui sont implantés ou exploités en Belgique.

§ 2. Les sous-systèmes de nature structurelle ne peuvent être mis en service que s'ils sont conçus, construits et installés de façon à satisfaire aux exigences essentielles les concernant, lorsqu'ils sont intégrés dans le système ferroviaire.

§ 3. L'autorité de sécurité vérifie, en particulier:

1° la compatibilité technique de ces sous-systèmes avec le système dans lequel ils s'intègrent;

De veiligheidsinstantie stelt de Europese Commissie onmiddellijk in kennis van de genomen maatregelen en geeft de redenen van haar beslissing aan, met name of het gebrek aan conformiteit het gevolg is van ofwel het niet voldoen aan de essentiële eisen, ofwel van een gebrekkige toepassing van de Europese specificaties voor zover de toepassing van deze specificaties wordt aangehaald, ofwel van de ontoereikendheid van de Europese specificaties.

Art. 167

Wanneer de veiligheidsinstantie vaststelt dat een interoperabiliteitsonderdeel dat voorzien is van de "EG" -verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik niet conform blijkt te zijn, beperkt zij het toepassingsgebied van dat onderdeel, neemt het uit de handel en verbiedt het gebruik ervan, of neemt gepaste maatregelen ten aanzien van degene die de verklaring heeft opgesteld, overeenkomstig de door de Koning vast te stellen nadere regels.

Zij stelt de Europese Commissie en de veiligheidsinstanties van de andere lidstaten van de Europese Unie daarvan in kennis.

HOOFDSTUK 4

Subsystemen

Afdeling 1

Procedure voor de indienststelling

Art. 168

§ 1. Met toepassing van artikel 74, 1°, en onverminderd de bepalingen van hoofdstuk 5, geeft de veiligheidsinstantie toestemming voor de indienststelling van de in België ingeplante of uitgebate subsystemen van structurele aard die deel uitmaken van het spoorwegsysteem.

§ 2. De subsystemen van structurele aard mogen enkel in dienst worden gesteld indien zij zodanig zijn ontworpen, geconstrueerd en geïnstalleerd dat zij voldoen aan de erop van toepassing zijnde essentiële eisen, indien zij in het spoorwegsysteem zijn opgenomen.

§ 3. De veiligheidsinstantie gaat in het bijzonder na:

1° de technische compatibiliteit van deze subsystemen met het systeem waarin ze worden opgenomen;

2° l'intégration en sécurité de ces sous-systèmes conformément au règlement n° 352/2009 de la Commission du 24 avril 2009 concernant l'adoption d'une méthode de sécurité commune relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques visée à l'article 6, § 3, point a), de la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil et à l'article 94.

§ 4. L'autorité de sécurité vérifie préalablement à la mise en service de ces sous-systèmes qu'ils sont conformes aux dispositions applicables des STI en matière d'exploitation et d'entretien.

§ 5. Les sous-systèmes de nature structurelle sont soumis:

1° à la procédure de vérification "CE" par référence aux STI applicables;

2° ainsi qu'à la procédure de vérification aux règles de sécurité, par référence à ces règles de sécurité.

§ 6. Après la mise en service des sous-systèmes, cette vérification a lieu:

1° pour l'infrastructure, dans le cadre de l'octroi et du suivi des agréments de sécurité en application de l'article 95;

2° pour les véhicules, dans le cadre de l'octroi et du suivi des certificats de sécurité en application de l'article 99.

§ 7. Les procédures d'évaluation et de vérification sont celles prévues dans les STI structurelles et fonctionnelles concernées.

Art. 169

Sous réserve des dispositions de l'article 168, l'autorité de sécurité ne peut pas, sur la base du présent Code ferroviaire, interdire, restreindre ou entraver, la construction, la mise en service et l'exploitation de sous-systèmes de nature structurelle constitutifs du système ferroviaire qui satisfont aux exigences essentielles.

L'autorité de sécurité ne peut exiger des vérifications qui ont déjà été effectuées:

1° dans le cadre de la procédure d'établissement de la déclaration "CE" de vérification dont les éléments sont donnés à l'annexe 18;

2° de veilige integratie van deze subsystemen in overeenstemming met de verordening nr. 352/2009 van de Commissie van 24 april 2009 betreffende de vaststelling van een gemeenschappelijke veiligheidsmethode voor risico-evaluatie en-beoordeling als bedoeld in artikel 6, lid 3, onder a), van de richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad en met artikel 94.

§ 4. Alvorens deze subsystemen in dienst worden gesteld, gaat de veiligheidsinstantie na of zij voldoen aan de van toepassing zijnde TSI's inzake uitbating en onderhoud.

§ 5. De subsystemen van structurele aard zijn onderworpen:

1° aan de "EG"-keuringsprocedure, aan de hand van de van toepassing zijnde TSI's;

2° alsook aan de keuringsprocedure van de veiligheidsvoorschriften, aan de hand van deze veiligheidsvoorschriften.

§ 6. Na de indienststelling van deze subsystemen verloopt de controle:

1° voor de infrastructuur, in het kader van de toekenning van en het toezicht op de veiligheidsvergunningen, overeenkomstig artikel 95;

2° voor de voertuigen, in het kader van de toekenning van en het toezicht op de veiligheidscertificaten, overeenkomstig artikel 99.

§ 7. De beoordelings- en keuringsprocedures zijn deze die zijn omschreven in de desbetreffende structurele en functionele TSI's.

Art. 169

Onder voorbehoud van de bepalingen van artikel 168, kan de veiligheidsinstantie, op grond van deze Spoorcodex, de constructie, indienststelling en exploitatie van subsystemen van structurele aard die deel uitmaken van het spoorwegsysteem en die aan de essentiële eisen voldoen, niet verbieden, beperken of belemmeren.

De veiligheidsinstantie mag geen controles eisen die reeds zijn uitgevoerd:

1° in het kader van de procedure die tot de "EG"-keuringsverklaring heeft geleid en waarvan de bestanddelen in bijlage 18 worden vermeld;

2° dans d'autres États membres de l'Union européenne, avant ou après le 19 juillet 2008, en vue de vérifier la conformité avec des exigences identiques dans des conditions d'exploitation identiques.

Section 2

Conformité avec les STI et les règles nationales

Art. 170

Les sous-systèmes de nature structurelle constitutifs du système ferroviaire qui sont munis de la déclaration "CE" de vérification sont considérés comme interopérables et conformes aux exigences essentielles.

La vérification de l'interopérabilité, dans le respect des exigences essentielles, d'un sous-système de nature structurelle constitutif du système ferroviaire est établie par référence aux STI lorsqu'elles existent.

La déclaration "CE" de vérification des sous-systèmes est conforme aux critères visés en annexe 18.

Art. 171

§ 1er. L'autorité de sécurité établit, pour chaque sous-système, une liste de règles de sécurité pour l'application des exigences essentielles lorsqu'il n'existe pas de STI pertinente, qu'une dérogation a été notifiée en application de l'article 159 ou qu'un cas spécifique nécessite l'application de règles de sécurité non reprises dans la STI concernée.

Dans ces cas, tout sous-système de nature structurelle est soumis à la procédure de vérification visée à l'annexe 19, point 3.

§ 2. L'autorité de sécurité notifie à la Commission européenne la liste des règles de sécurité pour chaque sous-système ainsi que les organismes désignés chargés de la procédure de vérification de ces règles de sécurité en application de l'article 174.

Cette liste est notifiée:

1° soit chaque fois qu'une modification survient à la liste des règles techniques qui a été notifiée en application de l'article 17, § 3, de la directive 2008/57/CE;

2° in andere lidstaten van de Europese Unie, voor of na 19 juli 2008, en die er toe strekken na te gaan of voldaan wordt aan gelijke eisen onder gelijke exploitatievoorwaarden .

Afdeling 2

Conformiteit met de TSI's en de nationale voorschriften

Art. 170

De subsystemen van structurele aard die deel uitmaken van het spoorwegsysteem en voorzien zijn van de "EG"-keuringsverklaring worden als interoperabel en conform de essentiële eisen beschouwd.

De verificatie van de interoperabiliteit, met inachtneming van de essentiële eisen, van een subsysteem van structurele aard dat deel uitmaakt van het spoorwegsysteem, geschiedt aan de hand van de TSI's, indien deze bestaan.

De "EG"-keuringsverklaring van de subsystemen voldoet aan de in bijlage 18 vermelde criteria.

Art. 171

§ 1. De veiligheidsinstantie stelt voor elk subsysteem een lijst van veiligheidsvoorschriften op die gebruikt wordt voor de naleving van de essentiële eisen, wanneer er geen relevante TSI's bestaan, of er op grond van artikel 159 kennis is gegeven van een afwijking, of het in specifieke gevallen nodig is veiligheidsvoorschriften na te leven die nog niet in de desbetreffende TSI's zijn opgenomen.

In deze gevallen wordt elk subsysteem van structurele aard onderworpen aan de keuringsprocedure zoals bedoeld in bijlage 19, punt 3.

§ 2. De veiligheidsinstantie brengt de lijst met de veiligheidsvoorschriften voor elk subsysteem alsmede de aangewezen instanties die belast zijn met de keuringsprocedure van deze veiligheidsvoorschriften met toepassing van artikel 174, ter kennis aan de Europese Commissie.

Deze lijst wordt ter kennis gebracht:

1° hetzij telkens wanneer een wijziging wordt aangebracht aan de lijst van technische regels die bij toepassing van artikel 17, § 3, van richtlijn 2008/57/EG ter kennis werd gebracht;

2° soit après notification de la dérogation;

3° soit après publication de la STI concernée.

§ 3. L'autorité de sécurité ne notifie pas à la Commission européenne les règles et restrictions dont le caractère est strictement local mais en fait mention dans le registre de l'infrastructure visé à l'article 211.

§ 4. L'autorité de sécurité veille à ce que les règles de sécurité contraignantes soient publiées et communiquées au gestionnaire de l'infrastructure, à toutes les entreprises ferroviaires et à tous les demandeurs d'autorisations de mise en service, dans des termes clairs et intelligibles pour toutes les parties concernées.

Section 3

Procédure d'établissement de la déclaration "CE" de vérification

Sous-section 1re

Déclaration "CE "de vérification

Art. 172

§ 1er. Pour établir la déclaration "CE" de vérification, l'entité adjudicatrice ou le constructeur ou leur mandataire dans l'Union européenne choisit un organisme notifié et l'invite à engager la procédure de vérification "CE" visée à l'annexe 19.

§ 2. La mission de l'organisme notifié chargé de la vérification "CE" d'un sous-système commence au stade du projet et couvre toute la période de construction jusqu'au stade de la réception avant la mise en service du sous-système.

Cette tâche couvre également la vérification des interfaces du sous-système en question par rapport au système dans lequel il s'intègre en se fondant sur les informations disponibles dans la STI concernée et dans les registres prévus aux articles 210, § 4, 3°, et 211.

§ 3. L'organisme notifié est responsable de la constitution du dossier technique et de la rédaction du certificat de vérification "CE" devant accompagner la déclaration "CE" de vérification établie par le demandeur.

Ce dossier technique contient tous les documents nécessaires relatifs aux caractéristiques du sous-système ainsi que, le cas échéant, toutes les pièces attestant la conformité des constituants d'interopérabilité.

2° hetzij na de aanmelding van de afwijking;

3° hetzij na de publicatie van de betrokken TSI.

§ 3. De veiligheidsinstantie brengt de voorschriften en beperkingen die van strikt plaatselijke aard zijn, niet ter kennis van de Europese Commissie maar vermeldt deze in het in artikel 211 bedoelde infrastructuurregister.

§ 4. De veiligheidsinstantie ziet erop toe dat bindende veiligheidsvoorschriften worden gepubliceerd en worden meegedeeld aan de infrastructuurbeheerder, aan alle spoorwegondernemingen en aan alle aanvragers van toelatingen tot indienststelling, en dit in een heldere en voor alle betrokkenen begrijpbare taal.

Afdeling 3

Procedure voor de opstelling van de "EG"-keuringsverklaring

Onderafdeling 1

"EG"-keuringsverklaring

Art. 172

§ 1. Voor de opstelling van de "EG"-keuringsverklaring doet de aanbestedende dienst, de constructeur of hun in de Europese Unie gevestigde gemachtigde, een beroep op een aangemelde instantie en laat haar de in bijlage 19 bedoelde "EG"-keuringsprocedure inleiden.

§ 2. De taak van de met de "EG"-keuring van een subsysteem belaste aangemelde instantie begint in het ontwerpstadium en bestrijkt de gehele bouwperiode tot het stadium van de oplevering vóór de indienststelling van het subsysteem.

Tot die taak behoort ook de keuring van de interfaces van het betrokken subsysteem met het systeem waarvan het deel uitmaakt, op grond van de informatie in de desbetreffende TSI en in de registers bedoeld in de artikelen 210, § 4, 3°, en 211.

§ 3. De aangemelde instantie is verantwoordelijk voor de samenstelling van het technisch dossier en voor het opstellen van het "EG"-keuringscertificaat dat de "EG"-keuringsverklaring, opgemaakt door de aanvrager, moet vergezellen.

Dit technisch dossier moet alle nodige documenten betreffende de kenmerken van het subsysteem bevatten, alsmede in voorkomend geval alle stukken waaruit de conformiteit van de interoperabiliteitsonderdelen blijkt.

Il contient aussi tous les éléments relatifs aux conditions et limites d'utilisation, aux consignes de maintenance, de surveillance continue ou périodique, de réglage et d'entretien.

§ 4. Si la STI correspondante le permet, l'organisme notifié peut délivrer des certificats de conformité portant sur certaines parties des sous-systèmes ou sur une série de sous-systèmes.

Sous-section 2

Déclaration "CE "de vérification intermédiaire

Art. 173

Sur la base des confirmations des attestations de contrôle délivrées par l'organisme notifié, l'entité adjudicatrice ou le constructeur, ou leur mandataire dans l'Union européenne peut établir des déclarations "CE" de vérification intermédiaire pour couvrir certains stades de la procédure de vérification ou certaines parties du sous-système selon la procédure prévue à l'annexe 19.

Sous-section 3

Déclaration de vérification aux règles de sécurité

Art. 174

§ 1er. En application de l'article 157 et de l'article 171, l'entité adjudicatrice ou le constructeur ou leur mandataire dans l'Union européenne doit, pour établir la déclaration de vérification aux règles de sécurité, choisir un organisme désigné et l'inviter à engager la procédure de vérification aux règles de sécurité.

La déclaration de vérification est conforme aux critères visés à l'annexe 18, point 2.

§ 2. La mission de l'organisme désigné chargé de la vérification d'un sous-système par rapport aux règles de sécurité commence au stade du projet et couvre toute la période de construction jusqu'au stade de la réception avant la mise en service du sous-système.

Cette tâche couvre également la vérification des interfaces du sous-système en question par rapport au système dans lequel il s'intègre.

Ook moet het alle gegevens inzake de gebruiksvoorwaarden en -beperkingen, alsmede inzake de voorschriften voor instandhouding, permanent of periodiek toezicht, afregeling en onderhoud bevatten.

§ 4. Voor zover toegestaan door de desbetreffende TSI, kan de aangemelde instantie verklaringen van conformiteit afgeven die betrekking hebben op bepaalde onderdelen van de subsystemen of op een serie van subsystemen.

Onderafdeling 2

Tussentijdse "EG"-keuringsverklaring

Art. 173

Op grond van de door de aangemelde instantie afgegeven bevestigingen van tussentijdse controle kunnen de aanbestedende dienst, de constructeur of hun lasthebber in de Europese Unie, tussentijdse "EG"-keuringsverklaringen opstellen over bepaalde stadia van de keuringsprocedure of bepaalde delen van het subsysteem in overeenstemming met de in bijlage 19 bedoelde procedure.

Onderafdeling 3

Keuringsverklaring voor de veiligheidsvoorschriften

Art. 174

§ 1. Bij toepassing van artikel 157 en artikel 171 kiest de aanbestedende dienst, de constructeur of hun in de Europese Unie gevestigde gemachtigde, voor het opstellen van een keuringsverklaring voor de veiligheidsvoorschriften, een aangewezen instantie uit en laat haar de keuringsprocedure voor de veiligheidsvoorschriften uitvoeren.

De keuringsverklaring stemt overeen met de in bijlage 18, punt 2, vermelde criteria.

§ 2. De taak van de aangewezen instantie belast met de keuring van een subsysteem aan de hand van de veiligheidsvoorschriften begint in het ontwerpstadium en bestrijkt de gehele bouwperiode tot het stadium van de oplevering vóór de indienststelling van het subsysteem.

Tot die taak behoort ook de keuring van de interfaces van het betrokken subsysteem ten opzichte van het systeem waarvan het deel uitmaakt.

§ 3. L'organisme désigné est responsable de la constitution du dossier technique devant accompagner la déclaration de vérification aux règles de sécurité.

Ce dossier technique contient tous les éléments relatifs aux conditions et limites d'utilisation, aux consignes de maintenance, de surveillance continue ou périodique, de réglage et d'entretien.

Sous-section 4

Déclaration de vérification intermédiaire aux règles de sécurité

Art. 175

Des déclarations de vérification intermédiaire aux règles de sécurité peuvent être établies par l'entité adjudicatrice ou le constructeur ou leur mandataire dans l'Union européenne sur la base des attestations de vérification intermédiaire délivrées par l'organisme désigné pour couvrir certains stades de la procédure de vérification aux règles de sécurité.

Section 4

Restriction à la mise en service d'un sous-système de nature structurelle

Art. 176

Lorsque l'autorité de sécurité constate qu'un sous-système de nature structurelle, muni de la déclaration "CE" de vérification accompagnée du dossier technique, ne satisfait pas entièrement aux dispositions du présent Code ferroviaire et notamment aux exigences essentielles, elle peut demander que des vérifications complémentaires soient réalisées.

L'autorité de sécurité informe immédiatement la Commission européenne des vérifications complémentaires demandées en les motivant et précise si la vérification complémentaire trouve sa cause, soit dans le non-respect des exigences essentielles ou d'une STI, soit d'une mauvaise application d'une STI, soit d'une insuffisance d'une STI.

§ 3. De aangewezen instantie is verantwoordelijk voor de samenstelling van het technisch dossier dat de keuringsverklaring voor de veiligheidsvoorschriften moet vergezellen.

Dit technisch dossier bevat alle nodige elementen inzake de gebruiksvoorwaarden en -beperkingen, de voorschriften voor de instandhouding, permanent of periodiek toezicht, afregeling en onderhoud.

Onderafdeling 4

Tussentijdse keuringsverklaring voor de veiligheidsvoorschriften

Art. 175

Tussentijdse keuringsverklaringen voor de veiligheidsvoorschriften kunnen door de aanbestedende dienst, de constructeur of hun lasthebber in de Europese Unie op grond van de door de aangewezen instantie afgegeven tussentijdse keuringsverklaringen, voor bepaalde stadia van de keuringsprocedure voor de veiligheidsvoorschriften worden opgesteld.

Afdeling 4

Beperking van de indienststelling van een subsysteem van structurele aard

Art. 176

Indien de veiligheidsinstantie constateert dat een subsysteem van structurele aard dat voorzien is van de "EG"-keuringsverklaring, vergezeld van het technisch dossier, niet geheel aan de bepalingen van deze Spoorcodex en meer bepaald aan de essentiële eisen voldoet, kan zij verzoeken dat aanvullende keuringen worden verricht.

De veiligheidsinstantie stelt de Europese Commissie onmiddellijk op de hoogte van de gevraagde aanvullende keuringen, die ze motiveert, en verduidelijkt of de aanvullende keuring haar grondslag vindt, ofwel in het niet voldoen aan de essentiële eisen of aan een TSI, ofwel in een gebrekkige toepassing van een TSI, ofwel in de ontoereikendheid van een TSI.

Section 5

Mise en service des sous-systèmes

Sous-section 1re

Principes généraux

Art. 177

Le Roi fixe la procédure et les modalités d'introduction de la demande et d'obtention de l'autorisation de mise en service des sous-systèmes visés à cette section.

Sous-section 2

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

Art. 178

§ 1er. 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 décrivant le projet.

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

§ 3. 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.

Si une nouvelle autorisation est requise, l'autorité de sécurité décide de la mesure dans laquelle les STI doivent être appliquées au projet.

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.

§ 4. L'autorité de sécurité arrête sa décision au plus tard quatre mois après que l'entité adjudicatrice, le constructeur ou leur mandataire dans l'Union européenne ait introduit un dossier complet suivant les modalités arrêtées conformément à l'article 177.

Afdeling 5

Indienstelling van subsystemen

Onderafdeling 1

Algemene principes

Art. 177

De Koning bepaalt de procedure en de nadere regels van indiening van de aanvraag en voor het verkrijgen van de toelating tot indienststelling van de subsystemen, bedoeld in deze afdeling.

Onderafdeling 2

Indienststelling van bestaande subsystemen na een vernieuwing of een verbetering

Art. 178

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

§ 2. Na het dossier te hebben bestudeerd, beslist de veiligheidsinstantie, mede in het licht van de uitvoeringsstrategie 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.

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

Als een nieuwe toelating nodig is, beslist de veiligheidsinstantie in welke mate de TSI's op het project moeten worden toegepast.

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 in artikel 174 bedoelde keuringsprocedure.

§ 4. De veiligheidsinstantie neemt een besluit uiterlijk vier maanden na de indiening van het volledige dossier door de aanbestedende dienst, de constructeur of hun lasthebber in de Europese Unie, in overeenstemming met de in artikel 177 vastgestelde nadere regels.

Art. 179

L'autorité de sécurité peut autoriser la mise en service intermédiaire des sous-systèmes sur la base des attestations de conformité intermédiaire délivrées par l'organisme notifié ou désigné, et des déclarations de conformité intermédiaires. L'autorité de sécurité délivre l'autorisation de mise en service intermédiaire à l'entité adjudicatrice ou au constructeur, ou à leur mandataire dans l'Union européenne.

La mise en service intermédiaire des sous-systèmes ouvre le droit à l'accomplissement de tous les essais nécessaires à la mise en service des sous-systèmes concernés selon les modalités arrêtées conformément à l'article 177.

CHAPITRE 5

Véhicules

Section 1re

Autorisation de mise en service

Art. 180

Sauf indication contraire dans le présent chapitre, la mise en service d'un véhicule est autorisée par l'autorité de sécurité avant que ce véhicule ne puisse être utilisé sur le réseau.

Toute autorisation de mise en service accordée par un État membre est valide en Belgique sous réserve des articles 193 et 197.

Les autorisations de mise en service délivrées conformément aux dispositions de la présente section sont sans préjudice des autres conditions imposées par le titre 4 aux entreprises ferroviaires et au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire pour l'exploitation de tels véhicules sur le réseau.

Le Roi fixe les modalités d'introduction de la demande, la procédure et les conditions d'obtention de la mise en service des véhicules.

Art. 181

Un véhicule conforme aux STI est autorisé conformément aux articles 189 à 194.

Art. 179

De veiligheidsinstantie kan de tussentijdse indienststelling van subsystemen toestaan op grond van tussentijdse keuringsverklaringen die door de aangemelde of aangewezen instantie werden afgegeven, en van tussentijdse verklaringen van conformiteit. De veiligheidsinstantie geeft de tussentijdse toelating tot indienststelling af aan de aanbestedende dienst, de constructeur of hun lasthebber binnen de Europese Unie.

De tussentijdse indienststelling van subsystemen geeft het recht om alle testen te verrichten die noodzakelijk zijn voor de indienststelling van de betrokken subsystemen, in overeenstemming met de in artikel 177 vastgestelde nadere regels.

HOOFDSTUK 5

Voertuigen

Afdeling 1

Toelating tot indienststelling

Art. 180

Behoudens andersluidende bepalingen in onderhavig hoofdstuk, wordt de indienststelling van een voertuig toegestaan door de veiligheidsinstantie alvorens dat voertuig op het netwerk mag worden gebruikt.

Elke door een lidstaat verleende toelating tot indienststelling is in België geldig, onverminderd het bepaalde in de artikelen 193 en 197.

De toelatingen tot indienststelling die overeenkomstig de bepalingen van deze afdeling worden verleend, doen geen afbreuk aan andere voorwaarden die krachtens titel 4 moeten worden nageleefd door de spoorwegondernemingen en de spoorweginfrastructuurbeheerder wat de exploitatie van dergelijke voertuigen op het netwerk betreft.

De Koning bepaalt de nadere regels voor het indienen van de aanvraag, de procedure en de verwervingsvoorwaarden voor de indienststelling van de voertuigen.

Art. 181

Een TSI-conform voertuig wordt toegelaten overeenkomstig de artikelen 189 tot 194.

Un véhicule non conforme aux STI est autorisé conformément aux articles 195 à 198.

Un véhicule conforme à un type autorisé est autorisé conformément à l'article 199.

Art. 182

Toute demande d'autorisation de mise en service d'un véhicule doit être suivie d'une décision de l'autorité de sécurité conformément aux articles 190, 193, 196 et 197.

Art. 183

La décision d'autoriser la mise en service d'un véhicule peut prévoir des conditions d'utilisation et d'autres restrictions.

Art. 184

Dans le mois de la date de la réception de la décision de refuser la mise en service d'un véhicule, le demandeur peut demander à l'autorité de sécurité, en se basant sur des raisons dûment justifiées, de revoir la décision de refuser la mise en service d'un véhicule.

L'autorité de sécurité dispose de deux mois, à compter de la réception de la demande de révision, pour confirmer ou infirmer sa décision.

Art. 185

En l'absence de décision de l'autorité de sécurité dans les délais prescrits par les articles 194 et 198, la mise en service du véhicule est réputée avoir été autorisée au terme d'une période de trois mois commençant à l'issue de ces délais.

Dans ce cas, l'autorisation de mise en service du véhicule n'est valide que sur le réseau belge.

Dans le cas où un véhicule viendrait à bénéficier d'une autorisation tacite dans un autre État membre de l'Union européenne suite à l'application d'une disposition semblable à l'alinéa 1er, ladite autorisation de mise en service ne sera pas valide en Belgique.

Een niet-TSI-conform voertuig wordt toegelaten overeenkomstig de artikelen 195 tot 198.

Een voertuig dat conform is met een toegelaten type wordt toegelaten overeenkomstig artikel 199.

Art. 182

De veiligheidsinstantie neemt een beslissing over alle aanvragen om een toelating tot indienststelling van een voertuig, overeenkomstig de artikelen 190, 193, 196 en 197.

Art. 183

De beslissing om de indienststelling van een voertuig toe te laten mag gebruiksvoorwaarden en andere beperkingen bevatten.

Art. 184

De aanvrager kan binnen een termijn van één maand na ontvangst van de beslissing tot weigering van de indienststelling van een voertuig, wegens behoorlijk gerechtvaardigde redenen, de veiligheidsinstantie verzoeken om haar beslissing tot weigering van de indienststelling van een voertuig te herzien.

De veiligheidsinstantie beschikt over een termijn van twee maanden vanaf de ontvangst van het verzoek tot herziening om haar beslissing te bevestigen of ongedaan te maken.

Art. 185

Indien binnen de door de artikelen 194 en 198 voorgeschreven termijn geen beslissing werd genomen door de veiligheidsinstantie, wordt de indienststelling van het voertuig beschouwd als toegelaten na een periode van drie maanden na afloop van deze termijnen.

In dat geval geldt de toelating tot indienststelling van het voertuig alleen voor het Belgische netwerk.

In het geval dat een voertuig stilzwijgend zou zijn toegelaten in een andere lidstaat van de Europese Unie, als gevolg van de toepassing van een bepaling soortgelijk aan de in het eerste lid vervatte bepaling, is dergelijke toelating tot indienststelling niet geldig in België.

Art. 186

La révocation par l'autorité de sécurité de l'autorisation de mise en service qu'elle a elle-même accordée ou d'une autorisation dont bénéficie le demandeur en vertu de l'article 185 se réalise par le biais de la procédure de révision des certificats de sécurité et des agréments de sécurité conformément au chapitre 4 du titre 4.

Art. 187

L'autorité de sécurité peut délivrer des autorisations de mise en service portant sur une série de véhicules.

L'autorité de sécurité communique aux demandeurs, par voie de publication sur son site web, les modalités pratiques à suivre.

Art. 188

Par dérogation aux articles 189 à 198, les autorisations de mise en service accordées avant le 19 juillet 2008, y compris les autorisations délivrées conformément à des accords internationaux, en particulier le RIC (*Regolamento Internationale Carrozze*) et le RIV (*Regolamento Internationale Veicoli*) demeurent valables aux conditions auxquelles elles ont été accordées.

Section 2

Mise en service des véhicules conformes aux STI

Sous-section 1re

Première autorisation de mise en service

Art. 189

La présente sous-section s'applique aux véhicules qui sont conformes à toutes les STI pertinentes au moment de leur mise en service pour autant qu'un nombre significatif d'exigences essentielles ait été couvert dans les STI considérées et que la STI pertinente sur le matériel roulant soit entrée en vigueur et soit applicable.

Art. 190

Lorsque tous les sous-systèmes de nature structurelle relatifs au véhicule concerné ont été autorisés conformément aux dispositions du chapitre 4, l'autorité

Art. 186

De intrekking door de veiligheidsinstantie van de toelating tot indienststelling die zij zelf heeft verleend of van een toelating die de aanvrager werd verleend op grond van artikel 185, geschiedt door middel van de procedure tot herziening van de veiligheidscertificaten en de veiligheidsvergunningen overeenkomstig hoofdstuk 4 van titel 4.

Art. 187

De veiligheidsinstantie mag toelatingen voor de indienststelling voor een serie voertuigen verlenen.

De veiligheidsinstantie brengt de aanvragers, door middel van een publicatie op haar website, op de hoogte van de te volgen praktische regels.

Art. 188

In afwijking van de artikelen 189 tot 198, blijven de toelatingen tot indienststelling die zijn afgegeven vóór 19 juli 2008, met inbegrip van de toelatingen die in het kader van de internationale overeenkomsten, in het bijzonder de RIC (*Regolamento Internationale Carrozze*) en de RIV (*Regolamento Internazionale Veicoli)*, zijn verleend, geldig overeenkomstig de voorwaarden waaronder ze zijn verleend.

Afdeling 2

Indienststelling van voertuigen conform de TSI's

Onderafdeling 1

Eerste toelating tot indienststelling

Art. 189

Deze onderafdeling is van toepassing op voertuigen die voldoen aan alle relevante TSI's die op het ogenblik van indienststelling van kracht zijn, op voorwaarde dat een aanzienlijk aantal van de essentiële eisen voor een groot deel in deze TSI's zijn opgenomen en dat de relevante TSI inzake rollend materieel in werking is getreden en van toepassing is.

Art. 190

Wanneer voor alle subsystemen van structurele aard betreffende het betrokken voertuig een toelating is afgegeven overeenkomstig de bepalingen van hoofdstuk

de sécurité accorde la première autorisation de mise en service sans autre vérification.

Art. 191

Lorsque le véhicule concerné est muni de toutes les déclarations “CE” de vérification conformément à l’article 172, le contrôle de l’autorité de sécurité dans le cadre de l’autorisation de mise en service du véhicule se limite à:

1° la compatibilité technique entre les sous-systèmes concernés du véhicule et la sécurité de leur intégration selon la procédure prévue dans les STI structurelles et fonctionnelles concernées;

2° la compatibilité technique entre le véhicule et le réseau concerné;

3° les règles de sécurité applicables aux points ouverts;

4° les règles de sécurité applicables aux cas spécifiques dûment identifiés dans les STI pertinentes.

Sous-section 2

Autorisations supplémentaires pour la mise en service

Art. 192

Les véhicules qui sont en conformité totale avec les STI couvrant tous les aspects des sous-systèmes concernés sans cas spécifiques et points ouverts strictement liés à la compatibilité technique entre véhicule et réseau ne font l’objet d’aucune autorisation supplémentaire pour être mis en service, pour autant qu’ils circulent sur des réseaux conformes aux STI ou aux conditions précisées dans les STI correspondantes.

Art. 193

§ 1er. L’autorité de sécurité décide si des autorisations supplémentaires de mise en service sont nécessaires pour un véhicule muni d’une première autorisation de mise en service, en application de l’article 190 ou conformément aux principes contenus à l’article 22 de la directive 2008/57/CE, pour autant qu’il ne s’agisse pas d’un véhicule visé à l’article 192.

§ 2. Pour satisfaire à la demande d’autorisations supplémentaires, le demandeur soumet à l’autorité de

4, wordt de eerste toelating tot indienststelling door de veiligheidsinstantie afgegeven zonder verdere controles.

Art. 191

Wanneer het betrokken voertuig is voorzien van alle “EG”-keuringsverklaringen overeenkomstig artikel 172, beperkt de controle van de veiligheidsinstantie wat de toelating tot indienststelling van het voertuig betreft, zich tot wat volgt:

1° de technische verenigbaarheid tussen de betrokken subsystemen van het voertuig en de veilige integratie ervan overeenkomstig de procedure bedoeld in de betrokken structurele en functionele TSI’s;

2° de technische verenigbaarheid tussen het voertuig en het betrokken netwerk;

3° de veiligheidsvoorschriften die van toepassing zijn op de openstaande punten;

4° de veiligheidsvoorschriften die van toepassing zijn op de specifieke gevallen die in de relevante TSI’s naar behoren zijn omschreven.

Onderafdeling 2

Aanvullende toelatingen voor de indienststelling

Art. 192

Voertuigen die volledig in overeenstemming zijn met TSI’s die alle aspecten van de relevante subsystemen zonder specifieke gevallen en openstaande punten die strikt verband houden met de technische verenigbaarheid tussen voertuig en netwerk bestrijken, behoeven geen aanvullende toelating voor indienststelling zolang zij rijden op TSI-conforme netwerken of onder de in de bijbehorende TSI gespecificeerde voorwaarden.

Art. 193

§ 1. De veiligheidsinstantie beslist of aanvullende toelatingen tot indienststelling vereist zijn voor een voertuig dat is voorzien van een eerste toelating tot indienststelling, in toepassing van artikel 190 of overeenkomstig de principes vervat in artikel 22 van de richtlijn 2008/57/EG, voor zover het geen voertuig betreft zoals bedoeld in artikel 192.

§ 2. Om te voldoen aan de aanvraag voor aanvullende toelatingen, legt de aanvrager de veiligheidsinstantie

sécurité un dossier concernant le véhicule ou le type de véhicule et l'usage prévu sur le réseau.

§ 3. Le dossier contient les informations suivantes:

1° les documents justificatifs attestant l'autorisation de mise en service dans un autre État membre de l'Union conformément à l'article 22 de la directive 2008/57/CE;

2° un exemplaire du dossier technique visé à l'annexe 19 en ce compris, pour les véhicules équipés d'enregistreurs de données, les informations relatives à la procédure de collecte de données afin de permettre la lecture et l'évaluation de ces données, pour autant que ces informations ne soient pas harmonisées dans les STI correspondantes;

3° les registres faisant apparaître l'historique de l'exploitation du véhicule, de son entretien, et, le cas échéant, les modifications techniques apportées après l'autorisation;

4° les caractéristiques techniques et opérationnelles prouvant que le véhicule est compatible avec l'infrastructure et les installations fixes et les autres contraintes du réseau.

§ 4. La vérification de l'autorité de sécurité dans le cadre de la demande d'autorisation supplémentaire se limite aux critères concernant:

1° la compatibilité technique entre le véhicule et le réseau, y compris les règles de sécurité applicables aux points ouverts nécessaires pour assurer cette compatibilité;

2° les règles de sécurité applicables aux cas spécifiques dûment identifiés dans les STI concernées.

§ 5. Pour vérifier les critères visés au § 4, l'autorité de sécurité peut demander des informations complémentaires, des analyses de risque effectuées en application des articles 89 et 90 du chapitre 3 du titre 4 ou des essais à réaliser sur le réseau.

Par dérogation à l'alinéa 1er et après l'adoption du document de référence visé à l'article 200, cette vérification ne peut être effectuée que par rapport aux règles nationales appartenant au groupe B ou C figurant dans ce document.

een dossier voor betreffende het voertuig of het voertuigtype en het beoogde gebruik ervan op het netwerk.

§ 3. Het dossier bevat de volgende gegevens:

1° de stukken die bewijzen dat in een andere lidstaat van de Unie een toelating tot indienststelling van het voertuig is afgegeven overeenkomstig artikel 22 van de richtlijn 2008/57/EG;

2° een exemplaar van het technisch dossier bedoeld in bijlage 19 met inbegrip, wat betreft de voertuigen die zijn uitgerust met gegevensrecorders, van de gegevens betreffende de procedure voor het verzamelen van gegevens opdat deze gegevens zouden kunnen worden gelezen en geëvalueerd, voor zover deze gegevens niet zijn geharmoniseerd door de corresponderende TSI's;

3° de registers betreffende de voorgeschiedenis van de staat van dienst van het voertuig, van zijn onderhoud, en, desgevallend, de na de afgifte van de toelating aangebrachte technische aanpassingen;

4° de technische en operationele kenmerken waaruit blijkt dat het voertuig verenigbaar is met de infrastructuur en de vaste installaties en met de andere netwerkvereisten.

§ 4. De controle die de veiligheidsinstantie in het kader van de aanvraag voor een aanvullende toelating verricht, is beperkt tot de volgende criteria:

1° de technische verenigbaarheid tussen het voertuig en het netwerk, met inbegrip van de veiligheidsvoorschriften die van toepassing zijn op openstaande punten en die nodig zijn om deze verenigbaarheid te waarborgen;

2° de veiligheidsvoorschriften die van toepassing zijn op de specifieke gevallen die in de betrokken TSI's zijn omschreven.

§ 5. Teneinde de in § 4 bedoelde criteria na te gaan, kan de veiligheidsinstantie verzoeken dat aanvullende informatie wordt verstrekt, dat risicoanalyses worden uitgevoerd overeenkomstig artikelen 89 en 90 van hoofdstuk 3 van titel 4 of dat testen op het netwerk worden verricht.

In afwijking van het eerste lid en na goedkeuring van het in artikel 200 bedoelde referentiedocument, kan deze controle alleen worden verricht op basis van de in categorieën B of C van dit document opgenomen nationale voorschriften.

§ 6. L'autorité de sécurité définit, après consultation du demandeur, la portée et le contenu des informations complémentaires, des analyses de risque et des essais demandés.

Afin de réaliser les essais complémentaires demandés visés à l'alinéa 1er, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, en concertation avec le demandeur, met tout en œuvre pour assurer que ces essais puissent avoir lieu dans les trois mois de la demande de celui-ci.

Le cas échéant, l'autorité de sécurité prend des mesures pour que ces essais aient lieu.

Art. 194

L'autorité de sécurité rend la décision d'autorisation supplémentaire de mise en service au plus tard:

1° deux mois après l'introduction du dossier visé à l'article 193, § 2;

2° le cas échéant, un mois après la fourniture de toute information complémentaire visée à l'article 193, § 5;

3° le cas échéant, un mois après la fourniture des résultats des essais demandés par l'autorité de sécurité conformément à l'article 193, § 6.

Section 3

Mise en service de véhicules non conformes aux STI

Sous-section 1re

Première autorisation de mise en service

Art. 195

La présente sous-section s'applique aux véhicules qui ne sont pas en conformité avec toutes les STI pertinentes en vigueur au moment de leur mise en service, y compris les véhicules bénéficiant de dérogations, ou lorsqu'un nombre significatif d'exigences essentielles n'est pas couvert par une ou plusieurs STI.

Art. 196

L'autorité de sécurité accorde la première autorisation de mise en service selon les modalités suivantes:

§ 6. De veiligheidsinstantie bepaalt, na raadpleging van de aanvrager, de draagwijdte en de inhoud van de gevraagde aanvullende informatie, risicoanalyses en testen.

Teneinde de gevraagde aanvullende testen te laten plaatsvinden, zoals bedoeld in het eerste lid, doet de spoorweginfrastructuurbeheerder, in overleg met de aanvrager, al het mogelijke om ervoor te zorgen dat deze testen plaatsvinden binnen de drie maanden na zijn verzoek.

Desgevallend treft de veiligheidsinstantie maatregelen om te waarborgen dat de testen plaatsvinden.

Art. 194

De veiligheidsinstantie neemt de beslissing betreffende de aanvullende toelating tot indienststelling ten laatste:

1° twee maanden na de indiening van het in artikel 193, § 2, bedoelde dossier;

2° desgevallend, één maand na het verstrekken van aanvullende informatie zoals bedoeld in artikel 193, § 5;

3° desgevallend, één maand na het verstrekken van de resultaten van de testen die op verzoek van de veiligheidsinstantie werden uitgevoerd overeenkomstig artikel 193, § 6.

Afdeling 3

Indienststelling van niet-TSI-conforme voertuigen

Onderafdeling 1

Eerste toelating tot indienststelling

Art. 195

Deze onderafdeling is van toepassing op voertuigen die niet voldoen aan alle relevante TSI's die op het ogenblik van hun indienststelling van kracht zijn, met inbegrip van voertuigen waarvoor afwijkingen gelden, of wanneer een belangrijk gedeelte van de essentiële eisen niet is opgenomen in één of meer TSI's.

Art. 196

De veiligheidsinstantie verleent de eerste toelating tot indienststelling als volgt:

1° le cas échéant après accomplissement de la procédure de vérification “CE” pour les aspects techniques couverts par la STI;

2° après accomplissement de la procédure de vérification par rapport aux règles de sécurité pour les autres aspects techniques.

La première autorisation de mise en service n’est valable que sur le réseau ferroviaire belge.

Sous-section 2

Autorisations supplémentaires pour la mise en service

Art. 197

§ 1er. L’autorité de sécurité décide si des autorisations supplémentaires de mise en service sont nécessaires pour un véhicule autorisé à la mise en service dans un autre État membre de l’Union conformément à l’article 21, § 12, de la directive 2008/57/CE ou à l’article 24 de la directive 2008/57/CE.

§ 2. Pour satisfaire à la demande d’autorisations supplémentaires visée au présent article, le demandeur soumet à l’autorité de sécurité un dossier technique concernant le véhicule ou le type de véhicule en indiquant les informations relatives à l’utilisation prévue sur le réseau.

§ 3. Le dossier contient les informations suivantes:

1° les documents justificatifs attestant l’autorisation de mise en service dans un autre État membre et la documentation relative à la procédure suivie pour démontrer que le véhicule respecte les exigences en vigueur en matière de sécurité, y compris, le cas échéant, des informations sur les dérogations dont il a bénéficiées ou qui ont été accordées conformément à l’article 159 ou conformément aux principes contenus à l’article 9 de la directive 2008/57/CE;

2° les données techniques, le programme d’entretien et les caractéristiques opérationnelles en ce compris, pour les véhicules équipés d’enregistreurs de données, les informations relatives à la procédure de collecte de données afin de permettre la lecture et l’évaluation de ces données telles que prévues à l’article 113, point c.

3° les registres faisant apparaître l’historique de l’exploitation du véhicule, de son entretien et, le cas échéant, les modifications techniques apportées après l’autorisation;

1° desgevallend na het vervullen van de “EG”-keuringsprocedure wat de technische aspecten die onder de TSI vallen, betreft;

2° na het vervullen van de keuringsprocedure voor de veiligheidsvoorschriften wat de andere technische aspecten betreft.

De eerste toelating tot indienststelling is alleen geldig op het Belgische spoorwegnetwerk.

Onderafdeling 2

Aanvullende toelatingen tot indienststelling

Art. 197

§ 1. De veiligheidsinstantie beslist of aanvullende toelatingen tot indienststelling zijn vereist voor een voertuig waarvoor in een andere lidstaat van de Unie overeenkomstig artikel 21, § 12 van de richtlijn 2008/57/EG of overeenkomstig artikel 24 van de richtlijn 2008/57/EG, een toelating tot indienststelling werd verleend.

§ 2. Teneinde te voldoen aan de in dit artikel bedoelde aanvraag voor aanvullende toelatingen, legt de aanvrager de veiligheidsinstantie een technisch dossier voor betreffende het voertuig of het voertuigtype met vermelding van het beoogde gebruik ervan op het netwerk.

§ 3. Het dossier bevat de volgende gegevens:

1° de bewijsstukken dat in een andere lidstaat een toelating tot indienststelling is afgegeven en documenten betreffende de gevolgde procedure om aan te tonen dat het voertuig voldoet aan de geldende veiligheidseisen, met inbegrip van, desgevallend, informatie over de afwijkingen waarvan het heeft genoten of die conform artikel 159 werden verleend, of overeenkomstig de principes vervat in artikel 9 van de richtlijn 2008/57/EG;

2° de technische gegevens, het onderhoudsprogramma en de operationele kenmerken, met inbegrip van, wat de voertuigen die zijn uitgerust met gegevensrecorders betreft, informatie over de procedure voor het verzamelen van gegevens opdat deze gegevens zouden kunnen worden gelezen en geëvalueerd zoals bedoeld in artikel 113, punt c.

3° de registers betreffende de voorgeschiedenis van de dienst van het voertuig, van zijn onderhoud en, desgevallend, de na de afgifte van de toelating aangebrachte technische aanpassingen;

4° les caractéristiques techniques et opérationnelles prouvant que le véhicule est compatible avec l'infrastructure, les installations fixes et les autres contraintes du réseau.

§ 4. L'autorité de sécurité ne peut remettre en question les données visées au § 3, 1° et 2°, sauf à démontrer l'existence d'un risque significatif sur le plan de la sécurité, sous réserve de l'article 169.

En particulier, après l'adoption du document de référence visé à l'article 200, l'autorité de sécurité ne peut plus invoquer une règle nationale appartenant au groupe A figurant dans ce document.

§ 5. Pour vérifier la conformité des éléments visés au § 3, 3° et 4°, par rapport aux règles de sécurité, l'autorité de sécurité peut demander que des informations complémentaires soient fournies, que des analyses de risque soient effectuées et que des essais soient réalisés sur le réseau.

Par dérogation à l'alinéa 1er, cette vérification ne peut être effectuée que par rapport aux règles nationales appartenant au groupe B ou C figurant dans ce document et cela après l'adoption du document de référence visé à l'article 200.

§ 6. L'autorité de sécurité définit, en concertation avec le demandeur, la portée et le contenu des informations complémentaires, des analyses de risque et des essais demandés.

Sur demande de l'autorité de sécurité et afin de réaliser les essais complémentaires demandés, le gestionnaire d'infrastructure, en accord avec le demandeur, met tout en oeuvre pour assurer que ces essais puissent avoir lieu dans les trois mois de la demande de ce dernier.

Le cas échéant, l'autorité de sécurité prend des mesures pour que ces essais aient lieu.

Art. 198

L'autorité de sécurité rend sa décision d'autorisation supplémentaire de mise en service au plus tard:

1° quatre mois après l'introduction du dossier visé à l'article 197, § 2;

2° le cas échéant, deux mois après la fourniture des informations complémentaires ou des analyses de risque visées à l'article 197, § 5;

4° de technische en operationele kenmerken waaruit blijkt dat het voertuig verenigbaar is met de infrastructuur, de vaste installaties en de andere netwerkvereisten.

§ 4. De veiligheidsinstantie mag de in § 3, 1° en 2° bedoelde gegevens niet in twijfel trekken, behalve wanneer zij het bestaan van een belangrijk veiligheidsrisico kan aantonen, onverminderd artikel 169.

Met name kan de veiligheidsinstantie zich na de goedkeuring van het in artikel 200 bedoelde referentiedocument niet meer beroepen op een in dat document opgenomen nationaal voorschrift van categorie A.

§ 5. Teneinde de conformiteit van de in § 3, 3° en 4°, bedoelde elementen te controleren aan de hand van de veiligheidsvoorschriften, kan de veiligheidsinstantie verzoeken dat aanvullende informatie wordt verstrekt, risicoanalyses worden verricht en testen op het netwerk worden uitgevoerd.

In afwijking van het bepaalde in het eerste lid kan deze controle alleen worden verricht op basis van de in de categorieën B of C van dit document opgenomen nationale voorschriften, en dit na goedkeuring van het in artikel 200 bedoelde referentiedocument.

§ 6. De veiligheidsinstantie legt, in overleg met de aanvrager, de reikwijdte en de inhoud van de gevraagde aanvullende informatie, risicoanalyses en testen vast.

Op verzoek van de veiligheidsinstantie en teneinde de gevraagde aanvullende testen te laten plaatsvinden, doet de infrastructuurbeheerder, in overeenstemming met de aanvrager, al het mogelijke om ervoor te zorgen dat deze testen plaatsvinden binnen de drie maanden na het verzoek van laatstgenoemde.

Indien nodig treft de veiligheidsinstantie maatregelen om te waarborgen dat de tests plaatsvinden.

Art. 198

De veiligheidsinstantie neemt de beslissing betreffende de aanvullende toelating tot indienststelling ten laatste:

1° vier maanden na de indiening van het in artikel 197, § 2, bedoelde dossier;

2° desgevallend, twee maanden na het verstrekken van aanvullende informatie of de risicoanalyses bedoeld in artikel 197, § 5;

3° le cas échéant, deux mois après la fourniture des résultats des essais qui ont été réalisés à la demande de l'autorité de sécurité conformément à l'article 197, § 6.

Section 4

Autorisations par type de véhicule

Art. 199

§ 1er. L'autorité de sécurité peut délivrer des autorisations par type de véhicule.

§ 2. L'autorisation pour un véhicule porte également sur le type de véhicule correspondant.

§ 3. Le véhicule conforme à un type de véhicule qui a déjà été autorisé sur le réseau belge est autorisé sur ce réseau sur la base d'une déclaration de conformité avec le type de véhicule fournie par le demandeur, sans autre vérification.

§ 4. Par dérogation au § 3, en cas de modification des dispositions pertinentes des STI et des règles nationales sur la base desquelles un type de véhicule a été autorisé, l'autorité de sécurité décide si les autorisations par type de véhicule délivrées restent valables ou si elles doivent être renouvelées.

En cas de renouvellement d'une autorisation par type de véhicule, le contrôle de l'autorité de sécurité se limite aux règles modifiées.

Le renouvellement d'une autorisation par type de véhicule n'affecte pas les autorisations des véhicules délivrées sur la base d'un type autorisé précédemment.

§ 5. La déclaration de conformité avec le type est établie en conformité avec:

1° les procédures de vérification des STI pertinentes pour les véhicules conformes aux STI;

2° pour les véhicules non-conformes aux STI, les procédures de vérification définies au module D ou au module E de la décision n° 768/2008/CE du Parlement européen et du Conseil du 9 juillet 2008 relative à un cadre commun pour la commercialisation des produits et abrogeant la décision 93/465/CEE du Conseil.

3° desgevallend, twee maanden na het verstrekken van de resultaten van de testen die op verzoek van de veiligheidsinstantie werden uitgevoerd overeenkomstig artikel 197, § 6.

Afdeling 4

Toelatingen per voertuigtype

Art. 199

§ 1. De veiligheidsinstantie kan toelatingen per voertuigtype verlenen.

§ 2. Een toelating voor een voertuig heeft ook betrekking op het corresponderende voertuigtype.

§ 3. Het voertuig dat overeenstemt met een voertuigtype waarvoor reeds een toelating voor het Belgische netwerk werd afgegeven, wordt op dat netwerk toegelaten op basis van een door de aanvrager voorgelegde verklaring van conformiteit met dit voertuigtype, zonder verdere controles.

§ 4. In afwijking van § 3, beslist de veiligheidsinstantie of de afgegeven toelatingen per voertuigtype geldig blijven of moeten worden vernieuwd, indien de relevante bepalingen van de TSI's en nationale voorschriften op grond waarvan voor een voertuigtype een toelating is afgegeven, zijn gewijzigd.

In geval van vernieuwing van een toelating per voertuigtype, beperkt de controle door de veiligheidsinstantie zich tot de gewijzigde regels.

De vernieuwing van een toelating per voertuigtype heeft geen invloed op de toelatingen van voertuigen die op grond van een eerder toegelaten type werden afgegeven.

§ 5. De verklaring van conformiteit met het type wordt opgesteld in overeenstemming met:

1° voor TSI-conforme voertuigen, de keuringsprocedures van de relevante TSI's;

2° voor niet TSI-conforme voertuigen, de keuringsprocedures zoals omschreven in module D of in module E van het besluit nr. 768/2008/EG van het Europees Parlement en de Raad van 9 juli 2008 betreffende een gemeenschappelijk kader voor het verhandelen van producten en tot intrekking van besluit 93/465/EEG van de Raad.

§ 6. Le demandeur peut solliciter une autorisation par type en même temps dans d'autres États membres de l'Union européenne.

Le cas échéant, l'autorité de sécurité coopère avec les autorités de sécurité des autres États membres de l'Union européenne en vue de simplifier la procédure et de réduire autant que possible les tâches administratives.

§ 7. Conformément à l'article 26, § 7, de la directive 2008/57/CE, les autorisations par type sont enregistrées dans le registre européen des véhicules autorisés visé à l'article 34 de la directive 2008/57/CE.

Ce registre précise les États membres de l'Union européenne dans lesquels un type de véhicule est autorisé.

Section 5

Classification des règles nationales

Art. 200

En vue de faciliter la procédure d'autorisation de mise en service des véhicules visée aux articles 193 et 197, l'autorité de sécurité classe les règles nationales relatives aux paramètres identifiés à l'annexe 20, point 1, conformément à l'annexe 20, point 2.

Le document de référence visé à l'article 27 de la directive 2008/57/CE reprend l'ensemble des règles nationales appliquées par chaque État membre pour la mise en service des véhicules.

L'autorité de sécurité contribue à la rédaction du document de référence qui est mentionné à l'alinéa 2 du présent article.

CHAPITRE 6

Organismes notifiés et désignés

Section 1re

Organismes notifiés

Art. 201

Le Roi agrée, en vue de leur notification, les organismes qui répondent aux critères de l'annexe 21 et qui sont chargés d'effectuer la procédure d'évaluation

§ 6. De aanvrager kan tegelijkertijd een typetoelating in andere lidstaten van de Europese Unie aanvragen.

In voorkomend geval, kan de veiligheidsinstantie samenwerken met de veiligheidsinstanties van de andere lidstaten van de Europese Unie teneinde de procedure te vereenvoudigen en de administratieve inspanningen tot een minimum te beperken.

§ 7. Overeenkomstig artikel 26, § 7 van de richtlijn 2008/57/EG, worden toelatingen per type geregistreerd in het in artikel 34 van de richtlijn 2008/57/EG bedoelde Europese register van toegelaten voertuigtypes.

In dit register worden de lidstaten van de Europese Unie vermeld waar een voertuigtype is toegelaten.

Afdeling 5

Classificatie van de nationale voorschriften

Art. 200

Met het oog op een vlotter verloop van de toelatingsprocedure voor de indienststelling van voertuigen zoals bedoeld in de artikelen 193 en 197, classificeert de veiligheidsinstantie de nationale voorschriften betreffende de in bijlage 20, punt 1 bedoelde parameters, overeenkomstig bijlage 20, punt 2.

Het referentiedocument bedoeld in artikel 27 van de richtlijn 2008/57/EG, bevat alle door de lidstaten toegepaste nationale voorschriften voor de indienststelling van voertuigen.

De veiligheidsinstantie draagt bij tot het opstellen van het referentiedocument waarvan sprake in het tweede lid van dit artikel.

HOOFDSTUK 6

Aangemelde en aangewezen instanties

Afdeling 1

Aangemelde instanties

Art. 201

De Koning erkent met het oog op hun aanmelding de instanties die voldoen aan de criteria van bijlage 21 en die belast zijn met de uitvoering van de

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, en indiquant leurs domaines de compétence respectifs.

Art. 202

Pour pouvoir être agréés en vue de leur notification par le Roi, les organismes intéressés doivent faire la preuve qu'ils sont accrédités conformément aux dispositions d'exécution de la loi du 20 juillet 1990 concernant l'accréditation des organismes d'évaluation de la conformité.

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

Art. 203

Le Roi détermine quelle entité est chargée de notifier à la Commission européenne et aux autres États membres de l'Union européenne les organismes qu'il a agréés en indiquant pour chacun d'eux leur domaine de compétence et leur numéro d'identification obtenu au préalable auprès de la Commission.

L'entité visée à l'alinéa 1er informe également immédiatement la Commission européenne et les États membres de l'Union européenne du retrait de l'agrément à un organisme qui ne satisfait plus aux critères de l'annexe 21.

Art. 204

S'il apparaît qu'un organisme, notifié par un autre État membre de l'Union européenne, ne satisfait plus aux critères de notification, le ministre en informe la Commission européenne.

Section 2

Organismes désignés

Art. 205

Le Roi désigne, en indiquant leur domaine de compétence, les organismes chargés d'effectuer la procédure de vérification aux règles de sécurité, en l'absence

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 onder vermelding van hun respectievelijke bevoegdheidsgebieden.

Art. 202

Om door de Koning te kunnen worden erkend met het oog op hun aanmelding, moeten de betrokken instanties bewijzen dat zij geaccrediteerd zijn overeenkomstig de uitvoeringsbepalingen van de wet van 20 juli 1990 betreffende de accreditatie van instellingen voor de overeenstemmingsbeoordeling.

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

Art. 203

De Koning bepaalt welke entiteit de Europese Commissie en de andere lidstaten van de Europese Unie in kennis stelt van de instanties die door hem werden erkend, onder vermelding van hun bevoegdheidsgebieden en hun voorafgaandelijk bij de Commissie bekomen identificatienummer.

De entiteit bedoeld in het eerste lid, brengt tevens de Europese Commissie en de andere lidstaten van de Europese Unie onverwijld op de hoogte van de intrekking van de vergunning toegekend aan een instantie die niet langer voldoet aan de in bijlage 21 bedoelde criteria.

Art. 204

Als blijkt dat een instantie die door een andere lidstaat van de Europese Unie werd aangemeld, niet langer voldoet aan de aanmeldingscriteria, stelt de minister de Europese Commissie daarvan op de hoogte.

Afdeling 2

Aangewezen instanties

Art. 205

De Koning wijst de instanties aan, onder vermelding van hun bevoegdheidsgebieden, die met de uitvoering van de keuringsprocedure van conformiteit met de

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.

Art. 206

Le Roi fixe les critères de désignation, les modalités d'introduction de la demande de désignation des organismes visés à l'article 205, la procédure d'octroi et les modalités de contrôle, suspension et révocation de la désignation.

Art. 207

Pour pouvoir être désignés, les organismes intéressés doivent faire la preuve qu'ils satisfont aux critères fixés par le Roi.

Art. 208

L'autorité de sécurité communique, par voie de publication sur son site web, la liste des organismes désignés.

CHAPITRE 7

Registres des véhicules et de l'infrastructure

Section 1re

Système d'immatriculation des véhicules

Art. 209

Un numéro européen de véhicule (NEV) est attribué à tout véhicule mis en service sur le système ferroviaire européen lors de la délivrance de la première autorisation de mise en service.

Le demandeur de la première autorisation de mise en service a la responsabilité d'apposer sur le véhicule le NEV qui lui est attribué par l'autorité de sécurité conformément aux dispositions de l'annexe P de la STI relative à l'exploitation et à la gestion du trafic.

Un NEV unique est attribué à chaque véhicule sauf disposition contraire dans la STI relative à l'exploitation et à la gestion du trafic.

veiligheidsvoorschriften zijn belast, 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.

Art. 206

De Koning bepaalt de criteria voor de aanwijzing, de nadere regels voor het indienen van de aanwijzingsaanvraag van de in artikel 205 bedoelde instanties, de procedure voor de toekenning ervan en de regels inzake controle, schorsing en intrekking van de aanwijzing.

Art. 207

Om te kunnen worden aangewezen moeten de betrokken instanties bewijzen dat zij voldoen aan de door de Koning vastgestelde criteria.

Art. 208

De veiligheidsinstantie maakt een lijst met de aangewezen instanties bekend door middel van een publicatie op haar website.

HOOFDSTUK 7

Voertuigen- en infrastructuurregisters

Afdeling 1

Nummeringssysteem voor voertuigen

Art. 209

Een Europees voertuignummer (EVN) wordt toegekend aan elk voertuig dat in het Europees spoorwegsysteem wordt in dienst gesteld, op het ogenblik van de eerste toelating tot indienststelling.

De aanvrager van de eerste toelating tot indienststelling is verantwoordelijk voor het aanbrengen op het voertuig van het door de veiligheidsinstantie daaraan toegekende EVN, overeenkomstig de bepalingen van bijlage P van de TSI betreffende exploitatie en verkeersleiding.

Een voertuig krijgt slechts één EVN toegekend, tenzij de TSI betreffende exploitatie en verkeersleiding een andersluidende bepaling bevat.

Par dérogation à l'alinéa 1er, pour des véhicules clairement identifiés, un système de codification différent est autorisé en cas de véhicules exploités ou destinés à être exploités en provenance ou à destination de pays tiers dont l'écartement des voies est différent de celui du principal réseau ferroviaire de l'Union européenne.

Section 2

Registre national des véhicules

Art. 210

§ 1er. Un registre national des véhicules autorisés en Belgique est établi.

§ 2. Le registre est tenu à jour par l'autorité de sécurité. Elle intègre dans le registre les modifications apportées par un autre État membre de l'Union européenne pour les données qui concernent le réseau belge.

Tant que les registres nationaux de véhicules des États membres ne sont pas reliés, l'autorité de sécurité met à jour le registre en y intégrant les modifications apportées par un autre État membre dans son propre registre, pour les données qui le concernent.

§ 3. Le registre est accessible aux autorités de sécurité des autres États membres de l'Union européenne, à l'organisme d'enquête, à l'organe de contrôle, à l'Agence, aux entreprises ferroviaires, au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ainsi qu'aux personnes ou organismes chargés de l'immatriculation des véhicules ou identifiés dans le registre.

Lorsque l'autorité de sécurité agit en vertu des dispositions du présent article, elle se conforme aux dispositions de la loi du 8 décembre 1992 relative à la protection de la vie privée à l'égard des traitements de données à caractère personnel.

§ 4. Le registre respecte les spécifications communes élaborées par l'Agence et contient au moins les informations suivantes:

1° le NEV;

2° les références de la déclaration "CE" de vérification et de l'entité l'ayant délivrée;

In afwijking van het eerste lid, is het toegestaan een ander codificatiesysteem te gebruiken voor voertuigen die duidelijk geïdentificeerd zijn, indien deze voertuigen worden geëxploiteerd of bestemd zijn om te worden geëxploiteerd vanuit of naar derde landen waar de spoorbreedte verschilt van die van het hoofdspoorwegnetwerk binnen de Europese Unie.

Afdeling 2

Nationaal voertuigenregister

Art. 210

§ 1. Er wordt een nationaal voertuigenregister van in België toegelaten voertuigen opgesteld.

§ 2. Het register wordt bijgewerkt door de veiligheidsinstantie. Ze neemt in het register, met betrekking tot de gegevens die het Belgische netwerk betreffen, de aanpassingen over die door een andere lidstaat van de Europese Unie werden aangebracht.

Zolang de nationale voertuigenregisters van de lidstaten niet met elkaar zijn verbonden, werkt de veiligheidsinstantie het register bij door met betrekking tot de hem betreffende gegevens de aanpassingen over te nemen die een andere lidstaat in zijn eigen register heeft aangebracht.

§ 3. Het register is toegankelijk voor de veiligheidsinstanties van de andere lidstaten van de Europese Unie, het onderzoeksorgaan, het toezichthoudende orgaan, het Bureau, de spoorwegondernemingen, de spoorweginfrastructuurbeheerder, alsook voor de personen en instanties die belast zijn met het registreren van voertuigen of die in het register zijn opgenomen.

Wanneer de veiligheidsinstantie optreedt krachtens de bepalingen van dit artikel, dan leeft zij de bepalingen van de wet van 8 december 1992 tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer ten opzichte van de verwerking van persoonsgegevens na.

§ 4. Het register is in overeenstemming met de door het Bureau opgestelde gemeenschappelijke specificaties en bevat ten minste de volgende gegevens:

1° het EVN;

2° de referenties van de "EG"-keuringsverklaring en van de entiteit die deze verklaring heeft afgegeven;

3° les références du registre européen des types de véhicules autorisés visé à l'article 34 de la directive 2008/57/CE;

4° l'identification du propriétaire du véhicule et de son détenteur;

5° les restrictions éventuelles concernant l'utilisation du véhicule;

6° l'entité chargée de l'entretien.

§ 5. Le titulaire de l'immatriculation notifie immédiatement toute modification éventuelle en rapport avec les données introduites dans le registre national des véhicules, la destruction d'un véhicule ou sa décision de ne plus immatriculer un véhicule à l'autorité de sécurité de l'État membre dans lequel le véhicule à été autorisé en premier lieu.

§ 6. En cas de véhicules mis en service pour la première fois dans un pays tiers et dont la mise en service a été autorisée par un État membre sur son territoire, cet État membre veille à ce que les données visées au § 4, 4° à 6°, puissent être retrouvées via le registre national de véhicule. Les données visées au § 4, 6°, peuvent être remplacées par les données pertinentes en matière de sécurité applicables au programme d'entretien.

Section 3

Registre de l'infrastructure

Art. 211

L'autorité de sécurité veille à ce que le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire publie un registre de l'infrastructure et le met à jour dans le respect des spécifications communes visées à l'article 212.

Art. 212

Ce registre présente pour chaque sous-système ou partie de sous-système concerné les caractéristiques principales telles que les paramètres fondamentaux et leur concordance par rapport aux caractéristiques prescrites en vertu des STI applicables. À cette fin, le gestionnaire d'infrastructure se conforme à chaque STI qui indique avec précision quelles informations doivent figurer au registre de l'infrastructure.

Il respecte les spécifications communes élaborées par l'Agence quant à sa présentation, son format, son

3° de referenties van het Europees register van toegelaten voertuigtypes zoals bedoeld in artikel 34 van de richtlijn 2008/57/EG;

4° de gegevens van de eigenaar en de houder van het voertuig;

5° de eventuele beperkingen betreffende het gebruik van het voertuig;

6° de met het onderhoud belaste entiteit.

§ 5. De registratiehouder brengt elke eventuele wijziging met betrekking tot de gegevens die in het nationaal voertuigenregister zijn ingevoerd, de vernietiging van een voertuig of zijn beslissing een voertuig niet langer te registreren, onmiddellijk ter kennis van de veiligheidsinstantie van de lidstaat waar het voertuig voor het eerst een toelating heeft gekregen.

§ 6. In het geval van voertuigen die voor het eerst in een derde land in dienst zijn gesteld en waarvoor een lidstaat een toelating voor indienststelling op zijn grondgebied heeft afgegeven, zorgt die lidstaat ervoor dat de in § 4, 4° tot 6°, bedoelde gegevens via het nationaal voertuigenregister kunnen worden opgevraagd. De in § 4, 6° bedoelde gegevens kunnen worden vervangen door relevante veiligheidsgegevens met betrekking tot het onderhoudsschema.

Afdeling 3

Infrastructuurregister

Art. 211

De veiligheidsinstantie ziet erop toe dat de spoorweginfrastructuurbeheerder een infrastructuurregister publiceert en bijwerkt met inachtneming van de in artikel 212 bedoelde gemeenschappelijke specificaties.

Art. 212

In dit register worden voor elk betrokken subsysteem of deel daarvan de belangrijkste kenmerken aangegeven, zoals de fundamentele parameters, en in hoeverre deze overeenstemmen met de kenmerken die voorgeschreven zijn in de desbetreffende TSI's. Te dien einde schikt de spoorweginfrastructuurbeheerder zich naar elke TSI die nauwkeurig vermeldt welke informatie het infrastructuurregister moet bevatten.

Hij leeft de door het Bureau opgestelde gemeenschappelijke specificaties na, wat de presentatie, het

cycle de mise à jour et son mode d'utilisation en tenant compte d'une période de transition appropriée pour l'infrastructure mise en service avant le 19 juillet 2008.

TITRE 7

Contrôle et inspection ferroviaires

CHAPITRE 1ER

Contrôle et inspection ferroviaires

Art. 213

§ 1er. Le Roi désigne les membres du personnel de l'Administration et de l'autorité de sécurité chargés du contrôle du respect du présent Code ferroviaire et de ses arrêtés d'exécution.

Ils peuvent:

1° pénétrer librement, à tout moment et sans avertissement préalable, dans tout le matériel roulant ou tout matériel destiné à circuler sur l'infrastructure;

2° procéder à toutes les constatations, rassembler des informations, prendre des déclarations, se faire présenter des documents, pièces, livres et objets et saisir ceux qui sont nécessaires au contrôle ou nécessaires pour pouvoir mettre fin à l'infraction.

Ils ne font valoir leurs droits de contrôle que pour autant que cela soit jugé raisonnablement utile pour l'exécution de leurs missions de contrôle.

Pour les besoins de l'accomplissement de leurs missions, ils peuvent requérir la force publique.

§ 2. Ils ont le droit d'accéder:

1° au domicile des chefs d'entreprise, administrateurs, gérants, directeurs et autres membres du personnel de l'entreprise concernée ainsi qu'à l'habitation et aux locaux utilisés à des fins professionnelles de personnes physiques et morales, internes ou externes, chargées de la gestion commerciale, comptable, administrative, fiscale et financière de cette entreprise;

2° au siège social ou d'exploitation de l'entreprise concernée.

formaat, de bijwerkingscyclus en de gebruikswijze van het register betreft, waarbij rekening wordt gehouden met een passende overgangsperiode voor de infrastructuur die vóór 19 juli 2008 in dienst werd gesteld.

TITEL 7

Controle en inspectie van de spoorwegen

HOOFDSTUK 1

Controle en inspectie van de spoorwegen

Art. 213

§ 1. De Koning wijst de personeelsleden van het Bestuur en de veiligheidsinstantie aan die belast zijn met het toezicht op de naleving van deze Spoorcodex en zijn uitvoeringsbesluiten.

Zij kunnen:

1° zich op elk moment, en zonder voorafgaande verwittiging, vrije toegang verschaffen tot al het rollend materieel of materieel bestemd om te rijden op de infrastructuur;

2° alle vaststellingen doen, informatie inzamelen, verklaringen opnemen, zich documenten, stukken, boeken en voorwerpen doen vertonen en deze in beslag nemen welke nodig zijn bij het toezicht of nodig zijn om aan de inbreuk een einde te maken.

Zij maken van hun toezichtrechten alleen gebruik voor zover dat redelijkerwijs nuttig wordt geacht voor de vervulling van hun toezichtopdrachten.

Zij kunnen voor de uitvoering van hun opdrachten een beroep doen op de openbare macht.

§ 2. Ze hebben het recht op toegang:

1° in de woning van de ondernemingsleiders, bestuurders, zaakvoerders, directeurs en andere personeelsleden van de betrokken onderneming alsook in de woning en de lokalen die gebruikt worden voor professionele doeleinden van natuurlijke en rechtspersonen, intern of extern, belast met het commercieel, boekhoudkundig, administratief, fiscaal en financieel beheer van die onderneming;

2° in de hoofd- of de exploitatiezetel van de betrokken onderneming.

Toutefois, ils n'ont accès aux locaux visés à l'alinéa 1er qu'aux conditions suivantes:

1° avoir reçu l'autorisation préalable et écrite de l'occupant;

2° avoir reçu l'habilitation préalable et écrite du juge d'instruction. Dans ce cas, ils ne peuvent accéder à l'habitation et aux locaux habités qu'entre 8 et 18 heures.

§ 3. Les membres du personnel visés au § 1er sont tenus au secret professionnel quant aux informations obtenues dans l'exercice de leurs missions de contrôle.

CHAPITRE 2

Amendes administratives

Art. 214

Les infractions suivantes au présent Code ferroviaire sont sanctionnées d'une amende administrative:

1° l'infraction à l'article 68, § 3, est sanctionnée d'une amende administrative de 2 000 à 4 000 euros;

2° l'infraction à l'article 68, § 4, est sanctionnée d'une amende administrative de 2 000 à 4 000 euros;

3° l'infraction à l'article 70 est sanctionnée d'une amende administrative de 1 000 à 2 000 euros;

4° l'infraction à l'article 71 est sanctionnée d'une amende administrative de 2 000 à 4 000 euros;

5° le non-respect, par l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, des mesures visées à l'article 75 est sanctionné d'une amende administrative de 4 000 à 8 000 euros;

6° le refus de fournir l'assistance technique visée à l'article 77, alinéa 4, est sanctionné d'une amende administrative de 1 000 à 2 000 euros;

7° l'infraction à l'article 89 est sanctionnée d'une amende administrative de 4 000 à 8 000 euros;

8° l'infraction à l'article 90 est sanctionnée d'une amende administrative de 4 000 à 8 000 euros;

9° l'infraction à l'article 91, première phrase, est sanctionnée d'une amende administrative de 4 000 à 8 000 euros;

Toegang tot de in het eerste lid bedoelde plaatsen kan slechts onder de volgende voorwaarden:

1° ze hebben de voorafgaande en schriftelijke toestemming gekregen van de bewoner;

2° ze werden ertoe voorafgaandelijk en schriftelijk gemachtigd door de onderzoeksrechter. In dat geval kunnen ze de woning en de bewoonde lokalen slechts betreden tussen 8 en 18 uur.

§ 3. De in § 1 bedoelde personeelsleden zijn onderworpen aan het beroepsgeheim wat betreft de verkregen informatie bij de uitoefening van hun toezichtopdrachten.

HOOFDSTUK 2

Bestuurlijke boetes

Art. 214

De volgende inbreuken van deze Spoorcodex worden bestraft met een bestuurlijke boete:

1° de inbreuk op artikel 68, § 3, wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 2 000 tot 4 000 euro;

2° de inbreuk op artikel 68, § 4, wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 2 000 tot 4 000 euro;

3° de inbreuk op artikel 70 wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 1 000 tot 2 000 euro;

4° de inbreuk op artikel 71 wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 2 000 tot 4 000 euro;

5° het niet nakomen door de spoorwegonderneming of de spoorweginfrastructuurbeheerder van de in artikel 75 bedoelde maatregelen wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 4 000 tot 8 000 euro;

6° het niet bieden van de in artikel 77, vierde lid, bedoelde technische bijstand wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 1 000 tot 2 000 euro;

7° de inbreuk op artikel 89 wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 4 000 tot 8 000 euro;

8° de inbreuk op artikel 90 wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 4 000 tot 8 000 euro;

9° de inbreuk op artikel 91, eerste zin, wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 4 000 tot 8 000 euro;

10° l'infraction à l'article 91, deuxième phrase, est sanctionnée d'une amende administrative de 4 000 à 8 000 euros;

11° le dépôt tardif du rapport visé à l'article 92 est sanctionné d'une amende administrative de 500 à 1 000 euros;

12° le non-dépôt du rapport visé à l'article 92 est sanctionné d'une amende administrative de 2 000 à 4 000 euros;

13° le dépôt incomplet du rapport visé à l'article 92 est sanctionné d'une amende administrative de 2 000 à 4 000 euros;

14° le non-respect des obligations visées à l'article 93 est sanctionné d'une amende administrative de 1 000 à 2 000 euros;

15° la communication non immédiate des modifications substantielles visées à l'article 96 est sanctionnée d'une amende administrative de 1 000 à 2 000 euros;

16° l'infraction à l'article 102, alinéa 2, est sanctionnée d'une amende administrative de 1 000 à 2 000 euros;

17° le non-respect des obligations concernant la validité de la licence de conducteur de train, visées à l'article 141, est sanctionné d'une amende administrative de 2 000 à 4 000 euros;

18° l'infraction à l'article 130, alinéa 1er, est sanctionnée d'une amende administrative de 500 à 1 000 euros par conducteur de train;

19° sauf si des exceptions légales ou réglementaires le prévoient, le non-respect des obligations concernant les attestations des conducteurs de train en matière d'infrastructure, de matériel ou de connaissances linguistiques, visées à l'article 141, est sanctionné d'une amende administrative de 2 000 à 4 000 euros;

20° l'infraction à l'article 135 est sanctionnée d'une amende administrative de 500 à 1 000 euros;

21° l'infraction à l'article 136, alinéa 3, est sanctionnée d'une amende administrative de 500 à 1 000 euros;

22° l'infraction à l'article 137 est sanctionnée d'une amende administrative de 1 000 à 2 000 euros;

23° l'infraction à l'article 139 est sanctionnée d'une amende administrative de 2 000 à 4 000 euros;

10° de inbreuk op artikel 91, tweede zin, wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 4 000 tot 8 000 euro;

11° het niet tijdig indienen van het in artikel 92 bedoelde verslag wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 500 tot 1 000 euro;

12° het niet indienen van het in artikel 92 bedoelde verslag wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 2 000 tot 4 000 euro;

13° het onvolledig indienen van het in artikel 92 bedoelde verslag wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 2 000 tot 4 000 euro;

14° het niet nakomen van de in artikel 93 vermelde verplichtingen, wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 1 000 tot 2 000 euro;

15° het niet onverwijld in kennis stellen van de in artikel 96 bedoelde ingrijpende wijzigingen, wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 1 000 tot 2 000 euro;

16° de inbreuk op artikel 102, tweede lid, wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 1 000 tot 2 000 euro;

17° het niet nakomen van de in artikel 141 bedoelde verplichtingen aangaande de geldigheid van de vergunning van de treinbestuurder wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 2 000 tot 4 000 euro;

18° de inbreuk op artikel 130, eerste lid, wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 500 tot 1 000 euro per treinbestuurder;

19° tenzij wettelijke of reglementaire uitzonderingen het voorzien, wordt het niet nakomen van de in artikel 141 bedoelde verplichtingen aangaande de bevoegdheidsbewijzen van de treinbestuurders, zowel op het gebied van de infrastructuur, het materieel als de taalkennis, bestraft met een bestuurlijke boete van 2 000 tot 4 000 euro;

20° de inbreuk op artikel 135 wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 500 tot 1 000 euro;

21° de inbreuk op artikel 136, derde lid, wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 500 tot 1 000 euro;

22° de inbreuk op artikel 137 wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 1 000 tot 2 000 euro;

23° de inbreuk op artikel 139 wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 2 000 tot 4 000 euro;

24° l'infraction à l'article 140 est sanctionnée d'une amende administrative de 1 000 à 2 000 euros;

25° l'infraction à l'article 146, alinéa 3, est sanctionnée d'une amende administrative de 4 000 à 8 000 euros;

26° la non-vérification du fait que l'accompagnateur est bien titulaire d'un certificat visé à l'article 150, § 1er, alinéa 1er, avant qu'il ne soit autorisé à effectuer les tâches déterminantes définies dans le même article, est sanctionnée d'une amende administrative de 2 000 à 4 000 euros;

27° la non-inscription par le détenteur, en violation de l'article 105, d'un véhicule dans le RNV, avec le nom de l'entité en charge de l'entretien, est sanctionnée d'une amende administrative de 1 000 à 2 000 euros;

28° la non-communication ou la communication tardive à l'autorité de sécurité des adaptations nécessaires à apporter au RNV visé à l'article 105, est sanctionnée d'une amende administrative de 1 000 à 2 000 euros;

29° le non-respect, par l'entité en charge de l'entretien, des règles mentionnées dans les articles 106 à 109 concernant la certification, est sanctionné d'une amende administrative de 4 000 à 8 000 euros;

30° toute obstruction à l'exercice des pouvoirs de l'organisme d'enquête, visés à l'article 113, est sanctionnée d'une amende administrative de 4 000 à 8 000 euros;

31° 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, est sanctionné d'une amende administrative de 500 à 1 000 euros;

32° 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, est sanctionné d'une amende administrative de 2 000 à 4 000 euros;

33° le fait de dépasser les valeurs "intervention immédiate" des tolérances de sécurité de la voie,

24° de inbreuk op artikel 140 wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 1 000 tot 2 000 euro;

25° de inbreuk op artikel 146, derde lid, wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 4 000 tot 8 000 euro;

26° 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, wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 2 000 tot 4 000 euro;

27° het door de houder in overtreding van artikel 105 niet laten inschrijven van een voertuig in het NVR, met de naam van de met het onderhoud belaste entiteit, wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 1 000 tot 2 000 euro;

28° het niet of niet tijdig meedelen aan de veiligheidsinstantie van de noodzakelijke aanpassingen aan de in artikel 105 bedoelde NVR, wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 1 000 tot 2 000 euro;

29° het niet respecteren door de met het onderhoud belaste entiteit van de in de artikelen 106 tot 109 voorgeschreven regels betreffende de certificering, wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 4 000 tot 8 000 euro;

30° alle belemmeringen bij de uitoefening van de in artikel 113 vermelde bevoegdheden van het onderzoeksorgaan, worden bestraft met een bestuurlijke boete van 4 000 tot 8 000 euro;

31° 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 wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 500 tot 1 000 euro;

32° 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 wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 2 000 tot 4 000 euro;

33° het meer dan twee keer per jaar overschrijden van ofwel de waarden "onmiddellijke tussenkomst" van

conformément aux paramètres fondamentaux sécurité des STI Infrastructure, ou de ne pas respecter les procédures de sécurité des STI Contrôle-commande et signalisation, et ce, plus de deux fois par an, est sanctionné d'une amende administrative de 2 000 à 4 000 euros;

34° le non-paiement ou le paiement tardif des redevances visées aux articles 79, 80, 82, 85, 86 et 87 est sanctionné d'une amende administrative de 20 à 500 euros;

35° l'entreprise ferroviaire, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et le détenteur qui, par l'accomplissement d'un acte, ou le non accomplissement d'un acte, font naître une situation qui par nature peut provoquer un accident, sont sanctionnés d'une amende administrative de 500 à 6 000 euros;

36° l'entreprise ferroviaire, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et le détenteur qui, par l'accomplissement d'un acte, ou le non accomplissement d'un acte, font naître une situation qui par nature peut provoquer un accident grave, sont sanctionnés d'une amende administrative de 3 000 à 12 000 euros;

37° la mise en service d'un véhicule avant qu'il ne soit autorisé conformément à l'article 180 est sanctionnée d'une amende administrative de 4 000 à 8 000 euros;

38° le non-respect de la décision visée à l'article 70, § 6, du présent Code ferroviaire est sanctionné d'une amende administrative de 2 000 à 4 000 euros.

Les infractions mentionnées à l'alinéa précédent peuvent également être commises par négligence ou défaut de prévoyance.

Art. 215

§ 1er. Le Roi définit, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, les infractions aux arrêtés pris en exécution du présent Code ferroviaire qui sont sanctionnées d'une amende administrative.

Les infractions sont réparties en trois degrés.

Les infractions peuvent également être commises par négligence ou défaut de prévoyance.

§ 2. 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.

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, wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 2 000 tot 4 000 euro;

34° het niet of niet tijdig betalen van de in de artikelen 79, 80, 82, 85, 86 en 87 bedoelde retributies wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 20 tot 500 euro;

35° de spoorwegonderneming, de spoorweginfrastructuurbeheerder en de houder, die door het stellen van een handeling, of het niet stellen van een handeling, een situatie doen ontstaan die van dien aard is dat een ongeval veroorzaakt kan worden, worden bestraft met een bestuurlijke boete van 500 tot 6 000 euro;

36° de spoorwegonderneming, de spoorweginfrastructuurbeheerder en de houder, die door het stellen van een handeling, of het niet stellen van een handeling, een situatie doen ontstaan die van dien aard is dat een ernstig ongeval veroorzaakt kan worden, worden bestraft met een bestuurlijke boete van 3 000 tot 12 000 euro;

37° de indienststelling van een voertuig voordat het overeenkomstig artikel 180 is toegestaan, wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 4 000 tot 8 000 euro;

38° het niet naleven van de beslissing bedoeld in artikel 70, § 6, van deze Spoorcodex wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 2 000 tot 4 000 euro.

De in het vorige lid vermelde inbreuken kunnen ook uit onachtzaamheid of gebrek aan voorzorg worden begaan.

Art. 215

§ 1. De Koning bepaalt bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad de inbreuken van de ter uitvoering van deze Spoorcodex genomen besluiten die met een bestuurlijke boete worden bestraft.

Er zijn inbreuken van drie graden.

De inbreuken kunnen ook uit onachtzaamheid of gebrek aan voorzorg worden begaan.

§ 2. 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.

Les infractions visées à l'alinéa 1er sont sanctionnées d'une amende administrative de 50 à 1 000 euros.

§ 3. 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.

Les infractions visées à l'alinéa 1er sont sanctionnées d'une amende administrative de 100 à 2 000 euros.

§ 4. 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 1er sont sanctionnées d'une amende administrative de 400 à 8 000 euros.

§ 5. Le Roi peut fixer, par arrêté délibéré en Conseil des ministres et dans les limites des montants minimaux et maximaux prévus aux §§ 2 à 4, un montant ou des montants minimaux et maximaux en cas de comportement sanctionné d'une amende administrative.

Pour définir le degré et le taux de la peine, le Roi tient compte de la gravité des faits punissables et de leur proportionnalité par rapport aux amendes administratives.

Art. 216

§ 1er. En cas de circonstances atténuantes, l'amende administrative peut être réduite, sans qu'elle puisse être inférieure à:

1° 50 euros pour les infractions du premier degré;

2° 100 euros pour les infractions du deuxième degré;

3° 200 euros pour les infractions du troisième degré;

4° la moitié du montant minimal des montants prévus à l'article 214.

§ 2. En cas de concours de plusieurs infractions visées aux articles 214 et 215, toutes les amendes administratives seront cumulées, sans qu'elles puissent toutefois excéder le double du maximum de l'amende administrative la plus élevée.

§ 3. 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

De in het eerste lid vermelde inbreuken worden bestraft met een bestuurlijke boete van 50 tot 1 000 euro.

§ 3. 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.

De in het eerste lid vermelde inbreuken worden bestraft met een bestuurlijke boete van 100 tot 2 000 euro.

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

De in het eerste lid vermelde inbreuken worden bestraft met een bestuurlijke boete van 400 tot 8 000 euro.

§ 5. De Koning kan, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad en binnen de in §§ 2 tot 4 voorziene minimum- en maximumbedragen, een minimum- en maximumbedrag of minimum- en maximumbedragen bepalen voor een met een bestuurlijke boete bestrafbare gedraging.

Bij het bepalen van de graad en de strafmaat houdt de Koning rekening met de ernst van de strafbare feiten en de evenredigheid ervan met de bestuurlijke boete.

Art. 216

§ 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° 100 euro voor de inbreuken van de tweede graad

3° 200 euro voor de inbreuken van de derde graad;

4° de helft van het minimale bedrag van de in artikel 214 vermelde bedragen.

§ 2. Bij samenloop van verscheidene inbreuken bedoeld in de artikelen 214 en 215 worden alle bestuurlijke boetes gecumuleerd, zonder dat ze evenwel het dubbele van het maximum van de zwaarste bestuurlijke boete te boven mogen gaan.

§ 3. De veiligheidsinstantie en het onderzoeksorgaan kunnen in hun beslissing tot het opleggen van een bestuurlijke boete bepalen dat indien de overtreder binnen

d'infraction pendant un an, l'amende administrative est caduque.

§ 4. Les §§ 1er à 3 s'appliquent intégralement au recours visé à l'article 221/3.

§ 5. Si le contrevenant se voit infliger une amende administrative prévue aux articles 214 et 215, un an après qu'une décision de l'autorité de sécurité ou de l'organisme d'enquête d'infliger une amende administrative est devenue définitive, ou un an après que l'arrêt sur le recours contre cette décision est passé en force de chose jugée, les montants minimaux définis au § 1er, à l'article 214 et à l'article 215, §§ 2 à 4, seront doublés.

§ 6. Une amende administrative ne peut être infligée:

1° lorsque le juge répressif a déjà infligé une peine pour le fait en question;

2° lorsque le fait en question a déjà donné lieu à un acquittement, à une simple déclaration de culpabilité sans peine, à une suspension du prononcé de la condamnation ou à une transaction visée à l'article 216*bis* du Code d'instruction criminelle.

§ 7. Si le contrevenant présumé 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 titre sont suspendus jusqu'au moment où le juge pénal aura statué.

§ 8. Les décimes additionnels visés à l'article 1er, alinéa 1er, de la loi du 5 mars 1952 relative aux décimes additionnels sur les amendes pénales s'appliquent également aux amendes administratives visées aux articles 214 et 215.

Dans leur décision, l'autorité de sécurité et l'organisme d'enquête font état de la multiplication effectuée en vertu de la loi susmentionnée du 5 mars 1952 et du montant résultant de cette augmentation.

§ 9. 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.

een termijn van een jaar geen inbreuk meer begaat, de bestuurlijke boete vervalt.

§ 4. De §§ 1 tot 3 zijn volledig van toepassing op het in artikel 221/3 bedoelde beroep.

§ 5. Indien de overtreder een bestuurlijke boete bedoeld in de artikelen 214 en 215 wordt opgelegd, een jaar nadat een beslissing van de veiligheidsinstantie of het onderzoeksorgaan tot het opleggen van een bestuurlijke boete definitief is geworden of een jaar nadat het arrest inzake het beroep tegen deze beslissing in kracht van gewijsde is gegaan, worden de minimumbedragen bedoeld in § 1, in artikel 214 en in artikel 215, §§ 2 tot 4, verdubbeld.

§ 6. Er kan geen bestuurlijke boete worden opgelegd indien:

1° door de strafrechter voor het feit in kwestie al eerder een straf werd opgelegd;

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

§ 7. Indien de vermoedelijke overtreder strafrechtelijk vervolgd wordt voor feiten die onlosmakelijk samenhangen met het feit waarvoor de veiligheidsinstantie een bestuurlijke boete wil opleggen, worden de in deze titel vermelde termijnen opgeschort tot de strafrechter uitspraak heeft gedaan.

§ 8. 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 de artikelen 214 en 215.

De veiligheidsinstantie en het onderzoeksorgaan maken in hun beslissing melding van de vermenigvuldiging ingevolge de voormelde wet van 5 maart 1952 en vermeldt het getal dat het gevolg is van deze verhoging.

§ 9. De overtreder betaalt de bestuurlijke boete binnen de 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.

Le préposé de l'Administration du cadastre, de l'enregistrement et des domaines informe l'autorité de sécurité du paiement effectué.

Si le contrevenant paie l'amende administrative avec retard, le montant sera 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 au § 3 du présent article.

CHAPITRE 3

Dispositions pénales

Art. 217

§ 1er. Sur proposition du ministre, le Roi peut conférer la qualité d'officier de police judiciaire aux membres du personnel de l'Administration et de l'autorité de sécurité et aux membres de l'organe de contrôle chargés de constater par des procès-verbaux les infractions pénales visées à l'article 218.

§ 2. Dans le cadre de l'exercice de leurs missions, les officiers visés au § 1er peuvent:

1° pénétrer librement, à tout moment, dans tout matériel roulant ou matériel destiné à circuler sur l'infrastructure;

2° procéder à toutes les constatations, rassembler des informations, prendre des déclarations, se faire présenter des documents, pièces, livres et objets et saisir ceux qui sont nécessaires à la recherche ou à la constatation ou nécessaires pour pouvoir mettre fin à l'infraction.

§ 3. Ils peuvent procéder à des visites entre 8 et 18 heures, après autorisation préalable du juge d'instruction du lieu de la visite:

1° au domicile des chefs d'entreprise, administrateurs, gérants, directeurs et autres membres du personnel de l'entreprise concernée ainsi qu'au domicile et dans les locaux utilisés à des fins professionnelles de personnes physiques et morales, internes ou externes, chargées de la gestion commerciale, comptable, administrative, fiscale et financière de cette entreprise;

De aangestelde van de Administratie van het kadaster, registratie en domeinen, geeft de veiligheidsinstantie kennis van de verrichte betaling.

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.

De bevoegdheid 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 § 3 van dit artikel.

HOOFDSTUK 3

Strafbepalingen

Art. 217

§ 1. Op voordracht van de minister kan de Koning de hoedanigheid van officier van gerechtelijke politie toekennen aan de personeelsleden van het Bestuur en van de veiligheidsinstantie en aan de leden van het toezichthoudende orgaan die belast zijn met de vaststelling bij proces-verbaal van de strafinbreuken bedoeld in artikel 218.

§ 2. In het kader van de uitvoering van hun opdrachten, kunnen de officieren bedoeld in § 1:

1° zich op elk moment vrije toegang verschaffen tot al het rollend materieel of materieel bestemd om te rijden op de infrastructuur;

2° alle vaststellingen doen, informatie inzamelen, verklaringen opnemen, zich documenten, stukken, boeken en voorwerpen doen vertonen en deze in beslag nemen welke nodig zijn bij de opsporing of vaststelling of nodig zijn om aan de inbreuk een einde te maken.

§ 3. Zij kunnen huiszoekingen tussen 8 en 18 uur verrichten, na machtiging van de onderzoeksrechter van de plaats van de huiszoeking:

1° in de woning van de ondernemingsleiders, bestuurders, zaakvoerders, directeurs en andere personeelsleden van de betrokken onderneming alsook in de woning en de lokalen die gebruikt worden voor professionele doeleinden van natuurlijke en rechtspersonen, intern of extern, belast met het commercieel, boekhoudkundig, administratief, fiscaal en financieel beheer van die onderneming;

2° au siège social ou d'exploitation de l'entreprise concernée.

§ 4. Les procès-verbaux des officiers vises au § 1er sont envoyés au procureur du Roi du lieu de l'infraction.

§ 5. Les officiers visés au § 1er peuvent requérir la force publique pour les besoins de l'accomplissement de leurs missions.

§ 6. Sous réserve des lois particulières qui garantissent le secret des déclarations, les administrations publiques sont tenues de prêter leur concours aux officiers de police judiciaire dans l'exécution de leurs missions.

Art. 218

A l'exception des infractions relatives au document de référence du réseau, à la répartition des capacités, à la tarification de l'infrastructure et aux dispositions en matière d'accès et nonobstant l'article 110, alinéa 3, les manquements au présent Code ferroviaire et aux arrêtés d'exécution pris sur la base de ce Code ferroviaire, le non-respect des décisions prises par le ministre, l'autorité de sécurité et l'organe de contrôle, à l'exception des décisions de cet organe portant amende administrative ainsi que toute obstruction aux vérifications et investigations de ces instances, constituent des infractions punies d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de vingt-six euros à 1 500 euros ou d'une de ces peines seulement sans préjudice des dommages et intérêts s'il y a lieu.

Les dispositions du livre I du Code pénal sont applicables à ces infractions.

L'alinéa 1er ne s'applique pas à l'entreprise ferroviaire, au gestionnaire de l'infrastructure et au détenteur qui commettent une infraction sanctionnée par une amende administrative conformément à l'article 214 ou à l'article 215.

CHAPITRE 4

Vérification par l'autorité de sécurité en matière de certification visée au titre 5

Art. 219

L'autorité de sécurité s'assure que toutes les activités de formation, d'évaluation des compétences et de mise

2° in de hoofd- of de exploitatiezetel van de betrokken onderneming.

§ 4. De processen-verbaal van de in § 1 bedoelde officieren worden verzonden aan de procureur des Konings van de plaats van het misdrijf.

§ 5. De in § 1 bedoelde officieren kunnen voor de uitvoering van hun opdrachten een beroep doen op de openbare macht.

§ 6. Onder voorbehoud van de bijzondere wetten die de geheimhouding van de verklaringen garanderen, zijn de openbare besturen gehouden hun bijstand te verlenen aan de officieren van gerechtelijke politie in de uitoefening van hun opdracht.

Art. 218

Met uitzondering van de inbreuken met betrekking tot de netverklaring, de toewijzing van de capaciteit, de tarifering van de infrastructuur en van de bepalingen inzake toegang en onverminderd artikel 110, derde lid, worden de inbreuken op deze Spoorcodex en zijn uitvoeringsbesluiten genomen op grond van deze Spoorcodex, het niet naleven van de beslissingen van de minister, de veiligheidsinstantie en het toezichthoudende orgaan, behoudens de beslissingen van dit laatste orgaan inzake het geven van een bestuurlijke boete, alsook het hinderen van vaststellingen en onderzoeken door deze instanties, zijn inbreuken die bestraft worden met een gevangenisstraf van acht dagen tot één jaar en een boete van zesentwintig tot 1 500 euro of met een van deze straffen, onverminderd de eventuele schadevergoeding en interesten.

De bepalingen van boek I van het Strafwetboek, zijn op deze inbreuken van toepassing.

Het eerste lid is niet van toepassing op de spoorwegonderneming, de infrastructuurbeheerder en de houder, die een inbreuk begaan die bestaft wordt met een bestuurlijke boete zoals bepaald in artikel 214 of in artikel 215.

HOOFDSTUK 4

Controle door de veiligheidsinstantie betreffende de certificering bedoeld in titel 5

Art. 219

De veiligheidsinstantie ziet erop toe dat er in het kader van een kwaliteitsnormeringssysteem voortdurend

à jour des licences de conducteurs de train et des attestations font l'objet d'un contrôle continu dans le cadre d'un système de normes de qualité. Cette obligation ne s'applique pas aux activités qui sont déjà couvertes par les systèmes de gestion de la sécurité que les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure mettent en place conformément au titre 4, chapitre 3.

Art. 220

L'autorité de sécurité veille à ce qu'une évaluation indépendante des procédures d'acquisition et d'évaluation des connaissances et des compétences professionnelles, ainsi que du système de délivrance des licences de conducteurs de train et attestations, soit effectuée tous les cinq ans et la première fois en 2014. Ces obligations 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 de l'infrastructure mettent en place conformément au titre 4, chapitre 3. L'évaluation est réalisée par des personnes qualifiées qui ne sont pas elles-mêmes associées aux activités en question.

Les résultats de ces évaluations indépendantes sont dûment étayés et portés à l'attention de l'autorité de sécurité. L'autorité de sécurité recommande au ministre les mesures appropriées en vue de remédier à toute carence qui aurait été révélée par l'évaluation indépendante.

Art. 221

§ 1er. L'autorité de sécurité peut à tout moment prendre les mesures nécessaires pour vérifier, à bord des trains circulant sur le réseau belge, si les conducteurs de train sont munis des documents délivrés en vertu du présent Code ferroviaire.

§ 2. Indépendamment de la vérification prévue au § 1er, en cas de négligence commise au travail, l'autorité de sécurité peut vérifier si le conducteur en question répond aux exigences énoncées à l'article 135, alinéas 3 et 4.

§ 3. L'autorité de sécurité peut procéder à des enquêtes concernant le respect du présent Code ferroviaire et ses arrêtés d'exécution par les conducteurs, les entreprises ferroviaires, le gestionnaire de l'infrastructure, les examinateurs et les centres de formation.

controle is op alle activiteiten in verband met de opleiding, de beoordeling van vakbekwaamheid en het bijwerken van vergunningen van treinbestuurders en bevoegdheidsbewijzen. Deze verplichting geldt niet voor activiteiten die reeds gedekt zijn door de veiligheidsbeheersystemen die overeenkomstig titel 4, hoofdstuk 3 zijn ingesteld door de spoorwegondernemingen en de spoorweginfrastructuurbeheerder.

Art. 220

De veiligheidsinstantie ziet erop toe dat er elke vijf jaar en voor de eerste keer in 2014 een onafhankelijke evaluatie plaatsvindt van de procedures voor de verwerving en beoordeling van vakkennis en vakbekwaamheden, alsmede van het systeem voor de afgifte van vergunningen van treinbestuurders en bevoegdheidsbewijzen. Deze verplichtingen gelden niet voor activiteiten die reeds gedekt zijn door de veiligheidsbeheersystemen die overeenkomstig titel 4, hoofdstuk 3 zijn ingesteld door de spoorwegondernemingen en de spoorweginfrastructuurbeheerder. De evaluatie wordt verricht door gekwalificeerde personen die niet zelf bij de activiteiten in kwestie betrokken zijn.

De resultaten van deze onafhankelijke evaluaties worden afdoende gestaafd door bewijsstukken en onder de aandacht van de veiligheidsinstantie gebracht. De veiligheidsinstantie beveelt de minister de maatregelen aan die geschikt zijn ter correctie van elke tekortkoming die bij de onafhankelijke evaluatie aan het licht zou zijn gekomen.

Art. 221

§ 1. De veiligheidsinstantie kan te allen tijde de maatregelen nemen die nodig zijn om aan boord van treinen die op het Belgische netwerk rijden, te controleren of de treinbestuurders in het bezit zijn van de overeenkomstig deze Spoorcodex afgegeven documenten.

§ 2. Los van de in § 1 bedoelde controle kan de veiligheidsinstantie in het geval van een tijdens het werk begane onachtzaamheid, controleren of de betrokken treinbestuurder voldoet aan de in artikel 135, derde en vierde lid, neergelegde eisen.

§ 3. De veiligheidsinstantie kan overgaan tot een onderzoek naar de naleving van deze Spoorcodex en haar uitvoeringsbesluiten door treinbestuurders, spoorwegondernemingen, de spoorweginfrastructuurbeheerder, examinatoren en opleidingscentra.

§ 4. Si l'autorité de sécurité estime qu'un conducteur ne remplit plus une ou plusieurs exigences requises, elle prend les mesures suivantes:

1° s'il s'agit d'une licence de conducteurs de train délivrée par l'autorité de sécurité, l'autorité de sécurité suspend la licence de conducteurs de train. La suspension est provisoire ou définitive en fonction de l'importance du risque engendré pour la sécurité ferroviaire.

Elle notifie immédiatement sa décision motivée à l'intéressé ainsi qu'à son employeur. Elle indique en outre la procédure à suivre pour récupérer la licence de conducteurs de train;

2° s'il s'agit d'une licence délivrée par une autorité compétente d'un autre État membre, l'autorité de sécurité adresse à cette autorité une demande motivée visant, soit à un contrôle complémentaire, soit à la suspension de la licence de conducteurs de train. L'autorité de sécurité informe la Commission européenne et les autres autorités compétentes de sa demande motivée. L'autorité de sécurité a la faculté d'interdire à un conducteur de train d'opérer sur le réseau belge en attendant la notification de la décision de l'autorité de délivrance concernée.

Si l'autorité de sécurité reçoit à son tour une demande motivée visant une licence de conducteurs de train qu'elle a elle-même délivrée, elle examine ladite demande dans un délai de quatre semaines et notifie sa décision à l'autorité qui l'a saisie. L'autorité de sécurité informe également dans ce cas la Commission européenne et les autres autorités compétentes de sa décision;

3° s'il s'agit d'une attestation, l'autorité de sécurité s'adresse à l'émetteur de celle-ci et demande, soit un contrôle complémentaire, soit la suspension de l'attestation. L'émetteur prend les mesures nécessaires et en informe l'autorité de sécurité dans un délai de quatre semaines. L'autorité de sécurité peut interdire à un conducteur de train d'opérer sur le réseau belge en attendant l'information de la part de l'émetteur. Elle en informe la Commission européenne et les autres autorités compétentes.

L'autorité de sécurité se prononce quant au maintien de son interdiction éventuelle d'opérer sur le réseau belge, dans les dix jours de la réception de l'information visée à l'alinéa 1er, 3°.

Sans préjudice de l'article 70, § 2 et suivants, du présent Code ferroviaire, si l'autorité de sécurité juge

§ 4. Indien de veiligheidsinstantie van oordeel is dat een treinbestuurder niet langer aan één of meer gestelde eisen voldoet, neemt zij de volgende maatregelen:

1° indien het een door de veiligheidsinstantie afgegeven vergunning van treinbestuurders betreft, schorst de veiligheidsinstantie de vergunning van treinbestuurders. De schorsing is voorlopig of definitief, al naar gelang van de grootte van het risico voor de spoorwegveiligheid.

Zij deelt onmiddellijk haar met redenen omklede beslissing mee aan de betrokkene en zijn werkgever. Voorts deelt zij mee welke procedure gevolgd moet worden om opnieuw de vergunning te verkrijgen;

2° indien het een door een bevoegde autoriteit in een andere lidstaat afgegeven vergunning betreft, kan de veiligheidsinstantie zich tot deze autoriteit wenden met een met redenen omkleed verzoek, hetzij om een aanvullende controle, hetzij tot schorsing van de vergunning van treinbestuurders. De veiligheidsinstantie stelt de Europese Commissie en de andere bevoegde autoriteiten van haar gemotiveerd verzoek in kennis. In afwachting van de kennisgeving van de beslissing van de betrokken autoriteit van afgifte, mag de veiligheidsinstantie een treinbestuurder verbieden om op het Belgische netwerk actief te zijn.

Indien de veiligheidsinstantie op haar beurt een met redenen omkleed verzoek met betrekking tot een vergunning van treinbestuurders die zij heeft afgegeven, ontvangt, behandelt zij dit verzoek binnen de vier weken en deelt zij haar beslissing mee aan de verzoekende instantie. Ook in dit geval stelt de veiligheidsinstantie de Europese Commissie en andere bevoegde autoriteiten van haar beslissing in kennis;

3° indien het een bevoegdheidsbewijs betreft, wendt de veiligheidsinstantie zich tot de instantie van afgifte met een verzoek, hetzij om een aanvullende controle, hetzij tot schorsing van het bevoegdheidsbewijs. De instantie van afgifte neemt passende maatregelen en brengt binnen vier weken verslag uit aan de veiligheidsinstantie. In afwachting van het verslag van de instantie van afgifte mag de veiligheidsinstantie een treinbestuurder verbieden om op het Belgische netwerk actief te zijn. Zij stelt de Europese Commissie en de andere bevoegde autoriteiten daarvan in kennis.

De veiligheidsinstantie neemt een beslissing over het handhaven van haar eventueel verbod om op het Belgische netwerk actief te zijn, binnen de tien dagen na ontvangst van het in het eerste lid, 3°, bedoelde verslag.

Onverminderd artikel 70, § 2 en volgende, van deze Spoorcodex, onderneemt de veiligheidsinstantie,

qu'un conducteur déterminé constitue une menace grave pour la sécurité ferroviaire, elle prend immédiatement les dispositions requises, par exemple demander au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire d'arrêter le train et interdire au conducteur concerné d'opérer sur le réseau belge aussi longtemps que cela sera nécessaire. Elle informe la Commission européenne et les autres autorités compétentes d'une telle décision.

L'autorité de sécurité notifie immédiatement sa décision motivée à l'intéressé ainsi qu'à son employeur, en indiquant, le cas échéant, les conditions et la procédure à suivre pour récupérer l'attestation, sans préjudice du droit de recours prévu à l'article 142, § 3.

Dans tous ces cas, l'autorité de sécurité met à jour le registre prévu à l'article 132.

§ 5. Si l'autorité de sécurité estime qu'une décision prise par une autorité compétente d'un autre État membre en vertu du § 4 ne satisfait pas aux critères pertinents, la Commission européenne est saisie de la question. L'autorité de sécurité peut maintenir l'interdiction prononcée à l'encontre d'un conducteur de train de conduire des trains sur le territoire belge conformément au § 4, jusqu'à ce que la Commission européenne ait rendu son avis.

TITRE 8

Dispositions abrogatoires, transitoires et finales

CHAPITRE 1ER

Dispositions abrogatoires

Art. 222

Sont abrogées:

1° la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, modifiée en dernier lieu par la loi du 2 décembre 2011;

2° la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire, modifiée en dernier lieu par la loi du 28 décembre 2011;

3° la loi du 26 janvier 2010 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté européenne, modifiée par l'arrêté royal du 13 novembre 2011 et par la loi du 2 décembre 2011.

wanneer zij van oordeel is dat een bepaalde treinbestuurder een ernstige bedreiging vormt voor de veiligheid op het spoor, onmiddellijk de nodige maatregelen, bijvoorbeeld door de spoorweginfrastructuurbeheerder te verzoeken de trein tot stilstand te brengen en door de treinbestuurder zo lang als nodig te verbieden op het Belgische netwerk actief te zijn. Zij stelt de Europese Commissie en de andere bevoegde autoriteiten daarvan in kennis.

De veiligheidsinstantie betekent onmiddellijk haar gemotiveerde beslissing aan de belanghebbende en aan zijn werkgever, onder vermelding, in voorkomend geval, van de voorwaarden en de procedure voor het terugkrijgen van het bevoegdheidsbewijs, onverminderd het recht van verhaal waarin artikel 142, § 3 voorziet.

In al deze gevallen werkt de veiligheidsinstantie het in artikel 132 bedoelde register bij.

§ 5. Als de veiligheidsinstantie de mening is toegedaan dat een besluit genomen door een bevoegde autoriteit van een andere lidstaat in het kader van § 4 niet aan de relevante criteria voldoet, dan wordt de kwestie voorgelegd aan de Europese Commissie. De veiligheidsinstantie kan het aan de treinbestuurder krachtens § 4 opgelegde verbod om op het Belgische grondgebied treinen te besturen, handhaven tot de Europese Commissie haar advies uitbrengt.

TITEL 8

Opheffings-, overgangs- en slotbepalingen

HOOFDSTUK 1

Opheffingsbepalingen

Art. 222

Worden opgeheven:

1° de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur, laatst gewijzigd bij de wet van 2 december 2011;

2° de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, laatst gewijzigd bij de wet van 28 december 2011;

3° de wet van 26 januari 2010 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Gemeenschap, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 13 november 2011 en bij de wet van 2 december 2011.

CHAPITRE 2

Dispositions transitoires

Art. 223

Les procédures pendantes devant le Conseil de la Concurrence, y compris les voies de recours qui pourraient être introduites contre ces décisions, seront poursuivies et clôturées conformément aux règles applicables avant le 2 février 2007.

Art. 224

Les dispositions du titre II, chapitre V, de la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire, chapitre antérieur au titre II, chapitre V, de la même loi, introduit par la loi du 26 janvier 2010 modifiant la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire en ce qui concerne principalement la certification de personnel de sécurité et la maintenance des véhicules, demeurent applicables jusqu'à la mise en application en phases des dispositions du titre 5 du présent Code ferroviaire. Ces dispositions seront mises en application comme suit:

1° Les licences et attestations sont délivrées conformément aux dispositions du titre 5 du présent Code ferroviaire aux conducteurs de train qui assurent des services transfrontaliers, de cabotage ou de transport de marchandises dans un autre État membre des Communautés européennes, ou qui travaillent dans au moins deux États membres de l'Union européenne, sous réserve des dispositions de l'article 225, alinéas 1 et 2 .

Tous les conducteurs de train assurant les services susmentionnés, y compris ceux qui ne possèdent pas encore de licence ou d'attestation conforme au titre 5 du présent Code ferroviaire, sont soumis aux vérifications périodiques prévues aux articles 129 et 137;

2° au plus tard deux ans après l'établissement des registres visés aux articles 132 et 140, toutes les nouvelles attestations et licences sont délivrées conformément au titre 5, sous réserve de l'article 225, alinéas 1er et 2;

3° au plus tard sept ans après l'établissement des registres visés aux articles 132 et 140, tous les

HOOFDSTUK 2

Overgangsbepalingen

Art. 223

De procedures die hangende zijn voor de Raad voor de Mededinging, met inbegrip van alle beroepsmiddelen die ingeleid zouden kunnen worden tegen deze beslissingen, zullen voortgezet en afgesloten worden overeenkomstig de toepasselijke regels geldend vóór 2 februari 2007.

Art. 224

De bepalingen van titel II, hoofdstuk V, van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, hoofdstuk voorafgaand aan titel II, hoofdstuk V, van dezelfde wet, ingevoerd bij de wet van 26 januari 2010 tot wijziging van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur en van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, voornamelijk wat de certificering van het veiligheidspersoneel en het onderhoud van de voertuigen betreft, blijven van toepassing tot het in fazen van toepassing worden van de bepalingen van titel 5 van deze Spoorcodex. Deze bepalingen zullen van toepassing worden als volgt:

1° De vergunningen en bevoegdheidsbewijzen overeenkomstig de bepalingen van titel 5 van deze Spoorcodex, worden afgegeven aan de treinbestuurders die grensoverschrijdende diensten, cabotagediensten of goederendiensten in een andere lidstaat verrichten, of die in ten minste twee lidstaten van de Europese Unie werkzaam zijn, onder voorbehoud van de bepalingen van artikel 225, eerste en tweede lid.

Alle treinbestuurders die de bovengenoemde diensten verrichten, met inbegrip van diegenen die nog geen vergunning of bevoegdheidsbewijs overeenkomstig titel 5 van deze Spoorcodex hebben gekregen, worden onderworpen aan de periodieke controles bedoeld in de artikelen 129 en 137;

2° ten laatste twee jaar na het aanleggen van de registers bedoeld in de artikelen 132 en 140, worden alle nieuwe bevoegdheidsbewijzen en vergunningen afgeleverd overeenkomstig titel 5 onder voorbehoud van artikel 225, eerste en tweede lid;

3° ten laatste zeven jaar na het aanleggen van de registers bedoeld in de artikelen 132 en 140, zijn alle

conducteurs de train sont en possession de licences et d'attestations conformes au présent Code ferroviaire. Les entités de délivrance tiennent compte de toutes les compétences professionnelles déjà acquises par chaque conducteur de train, de façon telle que cette exigence n'entraîne pas de charge administrative et financière inutile.

Les droits de conduire octroyés antérieurement au conducteur de train sont maintenus, dans la mesure du possible. Les entités de délivrance peuvent néanmoins décider, pour un conducteur de train ou un groupe de conducteurs de train, selon le cas, que des examens et/ou une formation supplémentaires sont nécessaires pour délivrer les licences et/ou les attestations au titre du présent Code ferroviaire.

Art. 225

Les conducteurs de train autorisés à conduire conformément aux dispositions qui s'appliquaient avant l'entrée en application de l'article 224, 1° ou 2° peuvent poursuivre leurs activités professionnelles sur la base de leurs droits, pour une durée maximale de sept ans après l'établissement des registres visés aux articles 132 et 140.

La certification des apprentis conducteurs de train qui ont entamé un programme d'enseignement et de formation agréé ou une formation agréée avant l'entrée en application de l'article 224, 1° ou 2°, est assurée conformément aux dispositions existantes avant l'entrée en vigueur de la loi du 26 janvier 2010 modifiant la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire en ce qui concerne principalement la certification de personnel de sécurité et la maintenance des véhicules.

L'autorité de sécurité, les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire veillent à ce que des vérifications périodiques correspondant à celles prévues aux articles 129 et 137 soient appliquées progressivement aux conducteurs qui ne possèdent pas de licences et d'attestations délivrées conformément à la directive 2007/59/CE.

treinbestuurders in het bezit van vergunningen en bevoegdheidsbewijzen in overeenstemming met deze Spoorcodex. De instanties belast met de aflevering nemen alle vakbekwaamheden die door elke treinbestuurder al waren verworven, in aanmerking, zodanig dat dit vereiste geen enkele onnodige administratieve of financiële last met zich brengt.

De eerder verleende vergunningen van treinbestuurder worden zoveel mogelijk gewaarborgd. De instanties belast met de aflevering kunnen niettemin beslissen dat voor een treinbestuurder of voor een groep treinbestuurders, volgens het geval, examens en/of een bijkomende opleiding nodig zijn voor het afleveren van vergunningen en/of bevoegdheidsbewijzen op grond van deze Spoorcodex.

Art. 225

Treinbestuurders die overeenkomstig de bepalingen die van toepassing waren vóór het van toepassing worden van artikel 224, 1° of 2° vergund waren om treinen te besturen, mogen op grond van hun rechten hun beroepsbezigheden verderzetten voor een duur van ten hoogste zeven jaar na het aanleggen van de registers bedoeld in de artikelen 132 en 140.

De certificering van leerlingen-treinbestuurders die vóór het van toepassing worden van artikel 224, 1° of 2°, gestart zijn met een toegelaten onderwijs- en opleidingsprogramma of met een toegelaten opleiding, wordt verricht overeenkomstig de bepalingen die bestonden vóór het in werking treden van de wet van 26 januari 2010 tot wijziging van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur en van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, voornamelijk wat de certificering van het veiligheidspersoneel en het onderhoud van de voertuigen betreft.

De veiligheidsinstantie, de spoorwegondernemingen en de spoorweginfrastructuurbeheerder zorgen ervoor dat de periodieke controles die beantwoorden aan die bedoeld in de artikelen 129 en 137 geleidelijk aan toegepast worden op treinbestuurders die nog geen overeenkomstig de richtlijn 2007/59/EG afgeleverde vergunningen en bevoegdheidsbewijzen bezitten.

CHAPITRE 3

Dispositions finales

Art. 226

Le Roi peut coordonner les dispositions du présent Code ferroviaire et les dispositions qui l'auraient expressément ou implicitement modifiée au moment où la coordination sera établie.

À cette fin, Il peut:

1° modifier l'ordre, la numérotation et, en général, la présentation des dispositions à coordonner;

2° modifier les références qui seraient contenues dans les dispositions à coordonner en vue de les mettre en concordance avec la numérotation nouvelle;

3° modifier la rédaction des dispositions à coordonner en vue d'assurer leur concordance et d'en unifier la terminologie sans qu'il puisse être porté atteinte aux principes inscrits dans ces dispositions.

La coordination portera l'intitulé suivant: "Code ferroviaire".

Elle entrera en vigueur à la date de sa confirmation par la loi.

Art. 227

Le Roi fixe la date d'entrée en vigueur du présent Code ferroviaire.

Donné à Bruxelles, le 13 mai 2013

ALBERT

PAR LE ROI:

La ministre de l'Intérieur,

Joëlle MILQUET

Le secrétaire d'État à la Mobilité,

Melchior WATHELET

HOOFDSTUK 3

Slotbepalingen

Art. 226

De Koning kan de bepalingen van deze Spoorcodex coördineren met de bepalingen die daarin uitdrukkelijk of stilzwijgend wijzigingen hebben aangebracht tot aan het tijdstip van de coördinatie.

Daartoe kan Hij:

1° de volgorde en de nummering van de te coördineren bepalingen veranderen en, in het algemeen, de teksten naar de vorm wijzigen;

2° de verwijzingen die voorkomen in de te coördineren bepalingen, veranderen om deze in overeenstemming te brengen met de nieuwe nummering;

3° zonder afbreuk te doen aan de beginselen die in de te coördineren bepalingen vervat zijn, de redactie ervan wijzigen om ze onderling te doen overeenstemmen en eenheid in de terminologie te brengen.

De coördinatie zal het volgende opschrift dragen: "Spoorcodex".

Ze treedt in werking op de dag van de bekrachtiging ervan bij de wet.

Art. 227

De Koning bepaalt de datum van inwerkingtreding van deze Spoorcodex.

Gegeven te Brussel, 13 mei 2013

ALBERT

VAN KONINGSWEGE:

De minister van Binnenlandse Zaken,

Joëlle MILQUET

De staatssecretaris voor Mobiliteit,

Melchior WATHELET

PROJET DE LOI (II)

ALBERT II, Roi des Belges,

À tous, présents et à venir,

Salut.

sur la proposition de notre ministre de l'Intérieur et du secrétaire d'État à la Mobilité,

Nous avons arrêté et arrêtons:

La ministre de l'Intérieur et le secrétaire d'État à la Mobilité sont chargés de présenter en notre nom aux Chambres législatives et de déposer à la Chambre des représentants (au Sénat) le projet de loi dont la teneur suit:

Article 1er

La présente loi règle une matière visée à l'article 77 de la Constitution.

Art. 2

Dans la loi du (…) portant le Code ferroviaire, il est inséré un titre 7/1 intitulé "Contrôle juridictionnel".

Art. 3

Dans le titre 7/1, inséré par l'article 2, il est inséré un article 221/1 rédigé comme suit:

"Art. 221/1. Un recours auprès de la cour d'appel de Bruxelles siégeant comme en référé est ouvert à toute personne justifiant d'un intérêt contre les décisions de l'organe de contrôle prises en application des articles 63, §§ 2 et 3, et 64.

La cour d'appel de Bruxelles est saisie du fond du litige et dispose d'une compétence de pleine juridiction.".

Art. 4

Dans le même titre 7/1, il est inséré un article 221/2 rédigé comme suit:

WETSONTWERP (II)

ALBERT II, Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen,

Onze Groet.

op de voordracht van onze minister van Binnenlandse Zaken en de staatssecretaris voor Mobiliteit,

hebben Wij besloten en besluiten Wij:

De minister van Binnenlandse Zaken en de staatssecretaris voor Mobiliteit zijn ermee belast het ontwerp van wet, waarvan de tekst hierna volgt, in onze naam aan de Wetgevende Kamers voor te leggen en bij de Kamer van volksvertegenwoordigers (de Senaat) in te dienen:

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 77 van de Grondwet.

Art. 2

In de wet van (…) houdende de Spoorcodex wordt een titel 7/1 ingevoegd luidende: "Rechterlijke toetsing".

Art. 3

In titel 7/1, ingevoegd bij artikel 2, wordt een artikel 221/1 ingevoegd, luidende:

"Art. 221/1. Tegen de beslissingen van het toezichthoudende orgaan die werden genomen in toepassing van de artikelen 63, §§ 2 en 3, en 64, kan een beroep worden ingediend bij het hof van beroep te Brussel zetelend zoals in kort geding, door elke persoon die een belang aantoont.

De grond van de zaak wordt voorgelegd aan het hof van beroep te Brussel, dat uitspraak doet met volle rechtsmacht.".

Art. 4

In dezelfde titel 7/1 wordt een artikel 221/2 ingevoegd, luidende:

"Art. 221/2. Sous peine d'irrecevabilité pouvant être prononcée d'office par la cour d'appel de Bruxelles, le recours visé à l'article 221/1 est formé dans un délai d'un mois à partir de la notification de la décision ou, pour les personnes intéressées auxquelles la décision ne devait pas être notifiée, dans un délai d'un mois à dater de la publication au *Moniteur belge* de la décision concernée.

Le Code judiciaire est d'application en ce qui concerne la procédure, sauf si les dispositions du présent Code ferroviaire y dérogent.

Hormis les cas où le recours est dirigé contre une décision de l'organe de contrôle infligeant une amende administrative sur pied des articles 63, § 3, et 64, le recours n'a pas d'effet suspensif, mais la cour peut ordonner, d'office ou à la demande de l'une ou l'autre partie dûment motivée dans la citation introductive d'instance, la suspension de la décision attaquée.

La cour statue sur la demande de suspension au plus tard dans les dix jours qui suivent l'introduction de la cause, sauf circonstances exceptionnelles, liées au respect des droits de la défense, motivées par la cour.

Au plus tard le jour de l'introduction de la cause, l'organe de contrôle communique au demandeur et à la cour une copie du dossier administratif.".

Art. 5

Dans le même titre 7/1, il est inséré un article 221/3 rédigé comme suit:

"Art. 221/3. Un recours auprès de la cour d'appel de Bruxelles siégeant comme en référé est ouvert à toute personne justifiant d'un intérêt contre les décisions de l'autorité de sécurité prises en application des articles 74, 75, 77 et 142.

Un recours auprès de la cour d'appel de Bruxelles siégeant comme en référé est ouvert à toute personne justifiant d'un intérêt contre les décisions de l'organisme d'enquête prises en application de l'article 112.

La cour d'appel de Bruxelles est saisie du fond du litige et dispose d'une compétence de pleine juridiction.".

"Art. 221/2. Op straffe van onontvankelijkheid, die door het hof van beroep te Brussel van rechtswege kan worden uitgesproken, wordt het in het artikel 221/1 bedoelde beroep ingesteld binnen een termijn van een maand vanaf de kennisgeving van de beslissing of, voor de belanghebbende personen aan wie de beslissing niet diende te worden betekend, binnen een termijn van een maand vanaf de bekendmaking, van de bedoelde beslissing in het *Belgisch Staatsblad*.

Het Gerechtelijk Wetboek is van toepassing wat de procedure betreft, behalve indien de bepalingen van deze Spoorcodex ervan afwijken.

Behalve ingeval het beroep gericht is tegen een beslissing van het toezichthoudende orgaan die op grond van artikelen 63, § 3, en 64 een administratieve boete oplegt, heeft het beroep geen schorsende werking, maar het hof kan, ambtshalve of volgend op een behoorlijk gemotiveerd verzoek van een of andere partij in de inleidende dagvaarding, de schorsing van de bestreden beslissing bevelen.

Het hof doet uitspraak over het verzoek tot schorsing, uiterlijk binnen de tien dagen die volgen op de inleiding van de zaak, behoudens uitzonderlijke, door het hof gemotiveerde, omstandigheden die verband houden met de eerbiediging van de rechten van verdediging.

Uiterlijk op de dag van de inleiding van de zaak, deelt het toezichthoudende orgaan aan de eiser en aan het hof een kopie mee van het administratief dossier.".

Art. 5

In dezelfde titel 7/1 wordt een artikel 221/3 ingevoegd, luidende:

"Art. 221/3. Tegen de beslissingen van de veiligheidsinstantie die werden genomen in toepassing van de artikelen 74, 75, 77 en 142, kan een beroep worden ingediend bij het hof van beroep te Brussel zetelend zoals in kort geding, door elke persoon die een belang aantoont.

Tegen de beslissingen van het onderzoeksorgaan die werden genomen in toepassing van artikel 112, kan een beroep worden ingediend bij het hof van beroep te Brussel zetelend zoals in kort geding, door elke persoon die een belang aantoont.

De grond van de zaak wordt voorgelegd aan het hof van beroep van Brussel, dat uitspraak doet met volle rechtsmacht.".

Art. 6

Dans le même titre 7/1, il est inséré un article 221/4 rédigé comme suit:

“Art. 221/4. Sous peine d’irrecevabilité pouvant être prononcée d’office par la cour, le recours visé à l’article 221/3 est formé dans un délai d’un mois à partir de la notification de la décision ou, pour les personnes intéressées auxquelles la décision ne devait pas être notifiée, dans un délai d’un mois à dater de la survenance du fait qui justifie leur intérêt à agir.

Le Code judiciaire est d’application en ce qui concerne la procédure, sauf si les dispositions du présent Code ferroviaire y dérogent.

Le recours n’a pas d’effet suspensif, mais la cour peut ordonner, d’office ou à la demande de l’une ou l’autre partie dûment motivée dans la citation introductive d’instance, la suspension de la décision attaquée.

La cour statue sur la demande de suspension au plus tard dans les dix jours qui suivent l’introduction de la cause, sauf circonstances exceptionnelles, liées au respect des droits de la défense, motivées par la cour.

Au plus tard le jour de l’introduction de la cause, l’autorité de sécurité communique au demandeur et à la cour une copie du dossier administratif.

Par dérogation à l’alinéa 3, le recours contre une décision visée à l’article 74, § 1er, 13°, et à l’article 111, § 1er, 5°, a un effet suspensif.”.

Art. 7

Dans le même titre 7/1, il est inséré un article 221/5 rédigé comme suit:

“Art. 221/5. Lorsque, en application de l’article 221/3, un recours, visant à obtenir la révision d’une décision de l’autorité de sécurité confirmant son refus d’autorisation de mise en service d’un véhicule, a été introduit devant la cour d’appel de Bruxelles, celle-ci décide, d’office ou à la demande des parties, au plus tard dans les dix jours qui suivent l’introduction de la cause, si elle demande ou non à l’Agence de rendre un avis.”.

Art. 6

In dezelfde titel 7/1 wordt een artikel 221/4 ingevoegd, luidende:

“Art. 221/4. Op straffe van onontvankelijkheid, die door het hof van rechtswege kan worden uitgesproken, wordt het in het artikel 221/3 bedoelde beroep ingesteld binnen een termijn van een maand vanaf de kennisgeving van de beslissing of, voor de belanghebbende personen aan wie de beslissing niet diende te worden betekend, binnen een termijn van een maand vanaf het zich voordoen van het feit dat hun belang om tussen te komen aantoont.

Het Gerechtelijk Wetboek is van toepassing wat de procedure betreft, behalve indien de bepalingen van deze Spoorcodex ervan afwijken.

Het beroep heeft geen schorsende werking, maar het hof kan, ambtshalve of volgend op een behoorlijk gemotiveerd verzoek van een of andere partij in de inleidende dagvaarding, de schorsing van de bestreden beslissing bevelen.

Het hof doet uitspraak over het verzoek tot schorsing, uiterlijk binnen de tien dagen die volgen op de inleiding van de zaak, behoudens uitzonderlijke, door het hof gemotiveerde, omstandigheden die verband houden met de eerbiediging van de rechten van verdediging.

Uiterlijk op de dag van de inleiding van de zaak, deelt de veiligheidsinstantie aan de eiser en aan het hof een kopie mee van het administratief dossier.

In afwijking van het derde lid, heeft het beroep tegen een beslissing bedoeld in artikel 74, § 1, 13°, en in artikel 111, § 1, 5°, een schorsende werking.”.

Art. 7

In dezelfde titel 7/1 wordt een artikel 221/5 ingevoegd, luidende:

“Art. 221/5. Wanneer met toepassing van artikel 221/3 bij het hof van beroep te Brussel een beroep werd aanhangig gemaakt tot herziening van een beslissing van de veiligheidsinstantie waarbij deze haar weigering bevestigt om de indienststelling van een voertuig toe te laten, dan beslist dat hof, ambtshalve of op vraag van de partijen, binnen de tien dagen die volgen op de indiening van de zaak, of het al dan niet een advies aan het Bureau vraagt.”.

Art. 8

Le Roi fixe la date d'entrée en vigueur de la présente loi.

Donné à Bruxelles, le 28 mai 2013

ALBERT

PAR LE ROI:

La ministre de l'Intérieur,

Joëlle MILQUET

Le secrétaire d'État à la Mobilité,

Melchior WATHELET

Art. 8

De Koning bepaalt de datum van inwerkingtreding van deze wet.

Gegeven te Brussel, 28 mei 2013

ALBERT

VAN KONINGSWEGE:

De minister van Binnenlandse Zaken,

Joëlle MILQUET

De staatssecretaris voor Mobiliteit,

Melchior WATHELET

ANNEXE 1
À LA LOI DU … PORTANT LE CODE FERROVIAIRE

Annexe 1. Services à fournir aux entreprises ferroviaires

1. L'ensemble des prestations minimales comprend:

a) le traitement des demandes de capacités de l'infrastructure ferroviaire;
b) le droit d'utiliser les capacités accordées;

c) l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, y compris les branchements et aiguilles du réseau;
d) le contrôle de la circulation des trains, y compris la signalisation, la régulation, le dispatching, ainsi que la communication et la fourniture d'informations concernant la circulation des trains;
e) l'utilisation du système d'alimentation électrique pour le courant de traction, le cas échéant;
f) toute autre information nécessaire à la mise en œuvre ou à l'exploitation du service pour lequel les capacités ont été accordées.

2. L'accès, y compris l'accès aux voies, est fourni aux installations de service suivantes, lorsqu'elles existent, et aux services offerts dans ces installations:

a) les gares de voyageurs, leurs bâtiments et les autres infrastructures, y compris l'affichage d'informations sur les voyages et les emplacements convenables prévus pour les services de billetterie;
b) les terminaux de marchandises;
c) les gares de triage et les gares de formation, y compris les gares de manœuvre;
d) les voies de garage;
e) les installations d'entretien, à l'exception de celles affectées à des services de maintenance lourde et qui sont réservées aux trains à grande vitesse ou à d'autres types de matériel roulant nécessitant des installations spécifiques;
f)les autres infrastructures techniques, y compris les installations de nettoyage et de lavage;
g) les infrastructures portuaires maritimes et intérieures liées à des activités ferroviaires;
h) les infrastructures d'assistance;
i) les infrastructures de ravitaillement en combustible et la fourniture du combustible dans ces infrastructures, dont les redevances sont indiquées séparément sur les factures.

BIJLAGE 1
AAN DE WET VAN … HOUDENDE DE SPOORCODEX

Bijlage 1. Aan de spoorwegondernemingen te verlenen diensten

1. Het minimumtoegangspakket omvat:

a) behandeling van aanvragen voor spoorweginfrastructuurcapaciteit;
b) het recht gebruik te maken van de toegewezen capaciteit;
c) gebruik van de spoorweginfrastructuur, inclusief de aansluitingen en wissels op het net;
d) treinbeheer met inbegrip van seinen, regeling, treindienstleiding en de overdracht en levering van informatie over treinbewegingen;

e) in voorkomend geval het gebruik van elektrische voedingsinstallaties ten behoeve van de tractie;
f) alle andere informatie die nodig is om de dienst waarvoor capaciteit aangevraagd is, tot stand te brengen of te exploiteren.

2. Er wordt toegang verleend, met inbegrip van toegang via het spoor, tot de hiernavolgende dienstvoorzieningen, indien deze bestaan, en tot de diensten verleend in die voorzieningen:

a) passagiersstations, de gebouwen en andere voorzieningen daarvan, met inbegrip van de weergave van reisinformatie en passende locaties voor diensten in verband met kaartverkoop;
b) vrachtterminals;
c) rangeerstations en vormingsstations, met inbegrip van rangeervoorzieningen;
d) remisestations;
e) onderhoudsvoorzieningen, met uitzondering van dienstvoorzieningen voor groot onderhoud welke uitsluitend zijn bestemd voor hogesnelheidstreinen of andere typen rollend materieel waarvoor specifieke voorzieningen nodig zijn;
f) andere technische voorzieningen, met inbegrip van schoonmaak- en wasvoorzieningen;
g) met de spooractiviteiten verbonden zeehaven- en binnen haven voorzieningen;
h) hulp- en ondersteuningsvoorzieningen;
i) tankinstallaties en levering van brandstof in deze voorzieningen, waarbij de heffingen voor het gebruik van de tankinstallaties op de factuur afzonderlijk van de heffingen voor de levering van brandstof tot uitdrukking komen.

3. Les prestations complémentaires peuvent comprendre:

a) le courant de traction, dont les redevances seront séparées, sur les factures, des redevances d'utilisation du système d'alimentation électrique, sans préjudice de l'application de la directive 2009/72/CE;
b) le préchauffage des voitures;
c) des contrats sur mesure pour:
- le contrôle du transport de marchandises dangereuses;
- l'assistance à la circulation de convois spéciaux.

4. Les prestations connexes peuvent comprendre:

a) l'accès au réseau de télécommunications;
b) la fourniture d'informations complémentaires;
c) le contrôle technique du matériel roulant;
d) les services de billetterie dans les gares de voyageurs;
e) les services de maintenance lourde fournis dans des installations d'entretien réservées aux trains à grande vitesse ou à d'autres types de matériel roulant nécessitant des installations spécifiques.

3. De aanvullende diensten kunnen omvatten:

a) tractiestroom, waarvan de prijs op de factuur afzonderlijk van de vergoeding voor het gebruik van de elektrische voedingsinstallatie wordt vermeld, onverminderd de toepassing van de richtlijn 2009/72/EG;
b) voorverwarmen van passagierstreinen;
c) speciaal opgestelde overeenkomsten voor:
- de controle op het vervoer van gevaarlijke stoffen;

- ondersteuning bij het laten rijden van speciale treinen.

4. Ondersteunende diensten kunnen omvatten:

a) toegang tot het telecommunicatienet;
b) levering van aanvullende informatie;
c) technische keuring van het rollende materieel;
d) diensten in verband met kaartverkoop in passagiersstations;
e) diensten voor groot onderhoud die worden verleend in onderhoudsvoorzieningen welke zijn bestemd voor hogesnelheidstreinen of andere typen rollend materieel waarvoor specifieke voorzieningen nodig zijn.

ANNEXE 2
À LA LOI DU … PORTANT LE CODE FERROVIAIRE

Annexe 2. Document de référence du réseau

Le document de référence du réseau contient les informations suivantes:

1. Un chapitre exposant la nature de l'infrastructure qui est mise à disposition des entreprises ferroviaires et les conditions d'accès à cette infrastructure.

2. Un chapitre relatif aux principes de tarification et aux tarifs. Ce chapitre contient des précisions appropriées concernant le système de tarification ainsi que des informations suffisantes sur les redevances applicables aux services énumérés à l'annexe 1 qui sont offerts par un seul fournisseur. Il décrit en détail la méthode, la réglementation et, le cas échéant, les barèmes utilisés pour appliquer les principes de tarification visés à l'article 50, §§ 2 et 3 ainsi que les articles 56 à 59. Il contient les informations concernant les modifications de redevances déjà décidées ou prévues.

3. Un chapitre sur les principes et les critères de répartition des capacités. Ce chapitre expose les grandes caractéristiques des capacités de l'infrastructure mise à la disposition des entreprises ferroviaires et précise les restrictions éventuelles qui en limitent l'utilisation, et notamment les contraintes probables imposées par l'entretien du réseau. Il précise également les procédures et délais relatifs à la répartition des capacités et arrête les critères spécifiques applicables, et notamment:

a) les procédures d'introduction des demandes de capacités auprès du gestionnaire de l'infrastructure par les candidats;
b) les dispositions auxquelles les candidats doivent satisfaire;
c) les délais applicables aux procédures de demande et de répartition;
d) les principes régissant le processus de coordination;
e) les procédures à suivre et les critères à appliquer lorsque l'infrastructure est saturée;
f) des détails sur les restrictions imposées à l'utilisation des infrastructures;
g) les règles concernant la prise en compte éventuelle des niveaux antérieurs d'utilisation des capacités pour déterminer les priorités lors du processus de répartition.

BIJLAGE 2
AAN DE WET VAN … HOUDENDE DE SPOORCODEX

Bijlage 2. Netverklaring

De netverklaring bevat de volgende informatie:

1. Een hoofdstuk waarin de aard van de voor spoorwegondernemingen beschikbare infrastructuur en de voor toegang tot de spoorweginfrastructuur geldende voorwaarden worden beschreven.

2. Een hoofdstuk waarin de beginselen voor de tarifering en de tarieven opgenomen zijn. Dit zal de nodige details over het tariferingsysteem bevatten en ook voldoende gegevens over retributies in verband met de in bijlage 1 genoemde diensten die door één leverancier worden verschaft. De voor de toepassing van artikel 50, §§ 2 en 3, en de artikelen 56 tot 59 gebruikte methode, voorschriften en, indien van toepassing, schalen worden nader omschreven. Voorts bevat dit gedeelte informatie over de reeds vastgestelde of verwachte wijzigingen van de retributies.

3. Een hoofdstuk over de criteria en voorschriften van capaciteitstoewijzing. Dit bevat de algemene kenmerken van de infrastructuurcapaciteit die voor spoorwegondernemingen beschikbaar is en alle beperkingen wat betreft het gebruik daarvan, met inbegrip van vermoedelijke beperkingen in verband met onderhoud. In dit gedeelte worden tevens de procedures en termijnen wat betreft de capaciteitstoewijzing gepreciseerd. Verder zijn daarin specifieke criteria vervat die bij de capaciteitstoewijzing worden gebruikt, zoals:

a) de procedure volgens welke aanvragers bij de infrastructuurbeheerder capaciteit kunnen aanvragen;

b) de bepalingen waaraan aanvragers moeten voldoen;
c) de termijnen voor de aanvraag- en toewijzingsprocedures;
d) de beginselen wat betreft de coördinatieprocedure;
e) de procedures en criteria ingeval de beschikbare capaciteit overbelast is;
f) bijzonderheden over de beperkingen inzake het gebruik van infrastructuur;
g) de regels voor het eventueel in aanmerking nemen van vroegere capaciteitsbenuttingniveaus om de prioriteiten tijdens de toewijzingsprocedure vast te stellen.

Ce chapitre détaille les mesures prises pour assurer un traitement adéquat des services de fret, des services internationaux et des demandes soumises conformément à la procédure *ad hoc*.

In dit hoofdstuk wordt een nauwkeurige omschrijving gegeven van de maatregelen ter waarborging van een adequate behandeling van goederendiensten, internationale diensten en aanvragen volgens de *ad hoc*-procedure.

ANNEXE 3
À LA LOI DU … PORTANT LE CODE FERROVIAIRE

Annexe 3. Calendrier du processus de répartition.

1. L'horaire de service est établi une fois par année civile.

2. Les modifications de l'horaire de service interviennent à minuit le second samedi de décembre. Lorsqu'une modification ou un ajustement est opéré après l'hiver, notamment pour prendre en compte, le cas échéant, les changements d'horaire du trafic régional de passagers, il intervient à minuit le second samedi de juin ainsi que, le cas échéant, à d'autres moments entre ces dates. Les gestionnaires de l'infrastructure peuvent convenir de dates différentes, auquel cas ils en informent la Commission, si le trafic international en est affecté.

3. Le délai d'introduction des demandes de capacités à intégrer dans l'horaire de service ne peut pas dépasser douze mois avant l'entrée en vigueur de cet horaire.

4. Au plus tard onze mois avant l'entrée en vigueur de l'horaire de service, le gestionnaire de l'infrastructure établit des sillons internationaux provisoires en coopération avec les autres organismes de répartition compétents. Le gestionnaire de l'infrastructure s'assure dans la mesure du possible que ces sillons sont respectés dans la suite de la procédure.

5. Au plus tard quatre mois après la date limite pour la présentation des offres par les candidats, le gestionnaire de l'infrastructure établit un projet d'horaire de service.

BIJLAGE 3
AAN DE WET VAN … HOUDENDE DE SPOORCODEX

Bijlage 3. Kalender voor de toewijzingsprocedure

1. De dienstregeling wordt één keer per kalenderjaar vastgelegd.

2. De wijzigingen van de dienstregeling gaan in om middernacht de tweede zaterdag van december. Wanneer een wijziging of aanpassing na de winter plaatsvindt, inzonderheid om in voorkomend geval rekening te houden met de wijzigingen in de dienstregeling van het regionaal reizigersvervoer, gaat deze in om middernacht de tweede zaterdag van juni en, zo nodig, op andere momenten tussen deze twee data. De infrastructuurbeheerders kunnen andere data overeenkomen, in welk geval wordt de Commissie geïnformeerd als het internationaal vervoer hierdoor getroffen is.

3. De termijn voor het indienen van capaciteitsaanvragen die in de dienstregeling moeten worden opgenomen, mag niet meer bedragen dan twaalf maanden voor de inwerkingtreding van deze dienstregeling.

4. Uiterlijk elf maanden voor het in werking treden van de dienstregeling legt de infrastructuurbeheerder voorlopige internationale treinpaden vast in samenwerking met de andere bevoegde toewijzingsorganismen. De infrastructuurbeheerder gaat in de mate van het mogelijke na of deze treinpaden in het verder verloop van de procedure worden nageleefd.

5. Uiterlijk vier maanden na de limietdatum voor het indienen van de aanvragen door de kandidaten stelt de infrastructuurbeheerder een ontwerp van dienstregeling op.

ANNEXE 4
À LA LOI DU … PORTANT LE CODE FERROVIAIRE

Annexe 4. Indicateurs de sécurité communs

Les indicateurs de sécurité communs sont notifiés annuellement par les autorités de sécurité. La première période de notification porte sur 2010.

Si de nouveaux faits ou des erreurs sont découvertes après la présentation du rapport, les indicateurs relatifs à une année déterminée sont modifiés ou corrigés par l'autorité de sécurité à la première occasion et au plus tard lors de la présentation du rapport annuel suivant.

Pour les indicateurs relatifs aux accidents visés à la rubrique 1, le Règlement (CE) n° 91/2003 du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2002 relatif aux statistiques des transports par chemin de fer s'applique pour autant que les informations soient disponibles.

1. **Indicateurs relatifs aux accidents**

1.1. Nombre total et relatif (par kilomètre-train) d'accidents significatifs et ventilation selon les types d'accidents suivants:

— collisions de trains, y compris les collisions avec des obstacles à l'intérieur du gabarit;
— déraillements de trains;
— accidents aux passages à niveau, y compris les accidents impliquant des piétons;
— accidents de personnes causés par le matériel roulant en mouvement, à l'exception des suicides;

— incendies dans le matériel roulant;
— autres.

Chaque accident significatif est signalé selon le type d'accident primaire, même si les conséquences de l'accident secondaire sont plus graves, par exemple un incendie après un déraillement.

1.2. Nombre total et relatif (par kilomètre-train) de personnes grièvement blessées et de personnes tuées par type d'accident, les catégories étant les suivantes:

— passagers (également en relation avec le nombre total de passagers-kilomètres et de train de voyageurs-kilomètres);
— personnel, y compris le personnel des sous-traitants;
— usagers des passages à niveau;

BIJLAGE 4
AAN DE WET VAN … HOUDENDE DE SPOORCODEX

Bijlage 4. Gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren

De gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren worden jaarlijks door de veiligheidsinstanties gemeld. De eerste rapportage heeft betrekking op 2010.

Als er na de indiening van het verslag nieuwe feiten of fouten aan het licht komen, worden de indicatoren voor een specifiek jaar bij de eerste passende gelegenheid en uiterlijk in het volgende jaarverslag door de veiligheidsinstantie gewijzigd of verbeterd.

Voor indicatoren met betrekking tot ongevallen (punt 1) wordt de verordening (EG) nr. 91/2003 van het Europees Parlement en de Raad van 16 december 2002 betreffende de statistieken van het spoorwegvervoer gebruikt voor zover de informatie beschikbaar is.

1. **Indicatoren met betrekking tot ongevallen**

1.1. Het totale en relatieve (ten opzichte van het aantal afgelegde treinkilometers) aantal significante ongevallen en uitsplitsing naar de volgende soorten ongevallen:

— treinbotsingen, inclusief botsingen met obstakels binnen het profiel van vrije ruimte;
— ontsporing van treinen;
— ongevallen op spoorwegovergangen, inclusief ongevallen met voetgangers op spoorwegovergangen;
— persoonlijke ongevallen veroorzaakt door rollend materieel in rijdende toestand, met uitzondering van zelfmoorden;
— brand in rollend materieel;
— andere.

Ieder significant ongeval wordt gemeld onder het type van het primaire ongeval, ook al zijn de gevolgen van het secundaire ongeval ernstiger, bijv. brand na een ontsporing.

1.2. Het totale en relatieve (ten opzichte van het aantal afgelegde treinkilometers) aantal personen dat per soort ongeval zwaargewond is geraakt of is omgekomen, met onderverdeling in de volgende categorieën:

— reizigers (ook in verhouding tot het totale aantal reizigerskilometers en passagierstreinkilometers);

— werknemers, inclusief het personeel van aannemers;
— gebruikers van spoorwegovergangen;

— personnes non autorisées se trouvant dans les emprises ferroviaires;
— autres.

2. **Indicateurs relatifs aux marchandises dangereuses**

Nombre total et relatif (par kilomètre-train) d'accidents lors du transport de marchandises dangereuses, les catégories étant les suivantes:

— accidents mettant en cause au moins un véhicule ferroviaire transportant des marchandises dangereuses, telles que définies dans l'appendice;
— nombre d'accidents de ce type entraînant la libération de substances dangereuses.

3. **Indicateurs relatifs aux suicides**

Nombre total et relatif (par kilomètre-train) de suicides.

4. Indicateurs relatifs aux précurseurs d'accidents

Nombre total et relatif (par kilomètre-train) de:

— ruptures de rail;
— gauchissements de la voie;
— pannes de signalisation contraires à la sécurité;
— franchissements dangereux de signal;
— ruptures de roues et d'essieux du matériel roulant en service.

Tous les précurseurs sont notifiés, qu'ils entraînent ou non un accident. Les précurseurs qui entraînent un accident sont notifiés dans les ISC relatifs aux précurseurs. S'ils sont significatifs, les accidents survenus sont notifiés dans les ISC relatifs aux accidents visés à la rubrique 1.

5. **Indicateurs relatifs à l'impact économique des accidents**

Coût total et relatif (par kilomètre-train), en euros:

— nombre de morts et de blessés graves multiplié par la valeur de prévention d'un mort ou blessé grave *(Value of Preventing a Casualty*, "VPC");

— onbevoegde personen op spoorwegterreinen;

— andere.

2. **Indicatoren met betrekking tot gevaarlijke goederen**

Het totale en relatieve (ten opzichte van het aantal afgelegde treinkilometers) aantal ongevallen in verband met het vervoer van gevaarlijke goederen, met onderverdeling in de volgende categorieën:

— ongevallen waarbij ten minste één spoorvoertuig is betrokken dat gevaarlijke goederen vervoert, zoals gedefinieerd in het aanhangsel;
— het aantal dergelijke ongevallen waarbij gevaarlijke goederen vrijkomen.

3. **Indicatoren met betrekking tot zelfmoorden**

Het totale en relatieve (ten opzichte van het aantal afgelegde treinkilometers) aantal zelfmoorden.

4. **Indicatoren met betrekking tot de voorlopers van ongevallen**

Het totale en relatieve (ten opzichte van het aantal afgelegde treinkilometers) aantal gevallen van:

— gebroken rails;
— knikken in het spoor;
— slechte seingevingen;
— gepasseerde onveilige seinen;
— gebroken wielen en assen van operationeel rollend materieel.

Alle voorlopers moeten worden gerapporteerd, ongeacht of die wel of niet een ongeval tot gevolg hadden. Voorlopers die een ongeval tot gevolg hebben, moeten worden gerapporteerd in het kader van de CSI's met betrekking tot voorlopers; de ongevallen die hebben plaatsgevonden, moeten, indien zij ernstig waren, worden gerapporteerd in het kader van in punt 1 genoemde CSI's met betrekking tot ongevallen.

5. **Indicatoren met betrekking tot de economische impact van ongevallen**

Totaal in euro en relatief (ten opzichte van het aantal afgelegde treinkilometers):

— aantal doden en ernstig gewonden, vermenigvuldigd met de waarde van het voorkomen van een dode of een ernstige gewonde (*Value of Preventing a Casualty*, "VPC");

— coûts des dommages causés à l'environnement;
— coûts des dommages matériels causés au matériel roulant ou à l'infrastructure;
— coûts des retards à la suite d'un accident.

Les autorités de sécurité notifient l'impact économique de tous les accidents ou l'impact économique des accidents significatifs uniquement. Ce choix doit être clairement indiqué dans le rapport annuel visé à l'article 78.

La VPC est la valeur que la société attribue à la prévention d'un mort ou blessé grave et, en tant que telle, ne constitue pas une référence pour l'indemnisation entre les parties impliquées dans un accident.

6. **Indicateurs relatifs à la sécurité technique de l'infrastructure et à sa mise en œuvre**

6.1. Pourcentage des voies dotées d'un système de protection automatique des trains (ATP) en service, pourcentage des kilomètres-train utilisant des systèmes ATP opérationnels.

6.2. Nombre de passages à niveau (total, par kilomètre de ligne et par kilomètre de voie), les huit catégories étant les suivantes:

a) passages à niveau actifs avec:
i) avertissement automatique côté usagers;

ii) protection automatique côté usagers;

iii) protection et avertissement automatiques côté usagers;
iv) protection et avertissement automatiques côté usagers et protection côté rails;

v) avertissement manuel côté usagers;

vi) protection manuelle côté usagers;

vii) protection et avertissement manuels côté usagers.

b) passages à niveau passifs.

7. **Indicateurs relatifs à la gestion de la sécurité**

Audits internes effectués par le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires, tels qu'ils sont définis dans la documentation du système de

— kosten van de milieuschade;
— kosten van de materiële schade aan rollend materieel of infrastructuur;
— kosten van vertragingen als gevolg van ongevallen.

De veiligheidsinstanties moeten ofwel de economische impact van alle ongevallen rapporteren, of de economische impact van uitsluitend de ernstige ongevallen. Deze keuze moet duidelijk worden aangegeven in het in artikel 78 bedoelde jaarverslag.

De VPC is de waarde die de samenleving toekent aan het voorkomen van een dode of een ernstige gewonde en vormt als zodanig geen referentie voor schadevergoeding tussen bij ongevallen betrokken partijen.

6. **Indicatoren met betrekking tot de technische veiligheid van de infrastructuur en de invoering daarvan**

6.1. Het percentage sporen met het automatische beveiligingssysteem voor treinen (ATB), het percentage treinkilometers waarvoor operationele ATB-systemen worden gebruikt.

6.2. Het aantal spoorwegovergangen (totaal, per kilometer lijn en per kilometer spoor) uitgesplitst over de volgende acht soorten overgangen:

a) beveiligde spoorwegovergangen met:
i) automatische waarschuwingssystemen voor weggebruikers;
ii) automatische beschermingssystemen voor weggebruikers;
iii) automatische beschermings- en waarschuwingssystemen voor weggebruikers;
iv) automatische beschermings- en waarschuwingssystemen voor weggebruikers en beschermingssystemen voor het spoor;
v) handbediende waarschuwingssystemen voor weggebruikers;
vi) handbediende beschermingssystemen voor weggebruikers;
vii) handbediende beschermings- en waarschuwingssystemen voor weggebruikers.

b) onbeveiligde spoorwegovergangen.

7. **Indicatoren met betrekking tot het veiligheidsbeheer**

Afgeronde interne audits door de infrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen als beschreven in de documentatie over het veiligheidsbeheersysteem.

gestion de la sécurité. Nombre total d'audits effectués et pourcentage par rapport aux audits requis (et/ou prévus).

8. **Définitions**

Les définitions communes des ISC et les méthodes communes de calcul de l'impact économique des accidents figurent à l'appendice.

APPENDICE

Définitions communes des ISC et méthodes communes de calcul de l'impact économique des accidents

1. **Indicateurs relatifs aux accidents**

1.1. "accident significatif": tout accident impliquant au moins un véhicule ferroviaire en mouvement et provoquant la mort ou des blessures graves pour au moins une personne ou des dommages significatifs au matériel roulant, aux voies, à d'autres installations ou à l'environnement, ou des interruptions importantes de la circulation. Les accidents survenant dans les ateliers, les entrepôts et les dépôts sont exclus.

1.2. "dommages significatifs au matériel roulant, aux voies, à d'autres installations ou à l'environnement": tout dommage équivalent ou supérieur à 150 000 EUR.

1.3. "interruptions importantes de la circulation": la suspension des services ferroviaires sur une ligne de chemin de fer principale pendant six heures ou plus.

1.4. "train": un ou plusieurs véhicules ferroviaires tractés par une ou plusieurs locomotives ou automotrices ou une automotrice circulant seule sous un numéro donné ou une désignation spécifique depuis un point fixe initial jusqu'à un point fixe terminal. Une locomotive haut le pied, c'est-à-dire une locomotive circulant seule, est considérée comme un train.

1.5. "collision de trains, y compris les collisions avec des obstacles à l'intérieur du gabarit": une collision frontale, latérale ou par l'arrière entre une partie d'un train et une partie d'un autre train, ainsi qu'avec:

i) du matériel roulant de manœuvre;
ii) des objets fixes ou temporairement présents sur ou près des voies (sauf ceux qui se trouvent à un passage à niveau s'ils sont perdus par un véhicule ou un usager qui traverse les voies).

Het totale aantal voltooide audits en het aantal uitgedrukt als percentage van de vereiste (en/of geplande) audits.

8. **Definities**

Gemeenschappelijke definities voor CSI's en methoden voor de berekening van de economische impact van ongevallen worden in het aanhangsel vastgesteld.

AANHANGSEL

Gemeenschappelijke definities voor CSI's en methoden voor de berekening van de economische impact van ongevallen

1. **Indicatoren met betrekking tot ongevallen**

1.1. "significant ongeval": ongeval met ten minste één bewegend spoorvoertuig waarbij ten minste één persoon om het leven is gekomen of zwaargewond is geraakt of dat schade van betekenis aan het materieel, de rails, andere installaties of het milieu dan wel een ernstige ontregeling van het verkeer heeft veroorzaakt. Ongevallen in werkplaatsen, magazijnen en opslagruimtes vallen hier niet onder.

1.2. "schade van betekenis aan het materieel, de rails, andere installaties of het milieu": schade voor een bedrag van 150 000 EUR of meer.

1.3. "ernstige ontregeling van het verkeer": de treindiensten op een hoofdspoorlijn worden gedurende zes uur of langer onderbroken.

1.4. "trein": één of meer spoorvoertuigen getrokken door één of meer locomotieven of motorwagens, of één motorwagen alleen, die onder een bepaald nummer of een specifieke benaming van een vast beginpunt naar een vast eindpunt rijdt/rijden. Een losse locomotief, dat wil zeggen een locomotief die alleen rijdt, wordt als trein beschouwd.

1.5. "treinbotsingen, inclusief botsingen met obstakels binnen het profiel van vrije ruimte": een frontale botsing, een kop-staartbotsing of een zijlingse botsing tussen een deel van een trein en een deel van een andere trein, of met:

i) rollend materieel dat wordt gerangeerd;
ii) vaste of tijdelijk op of nabij de rails aanwezige voorwerpen (behalve op spoorwegovergangen, indien zij door een overstekend voertuig of een gebruiker zijn verloren).

1.6. "déraillement de train": tout cas de figure dans lequel au moins une roue d'un train sort des rails.

1.7. "accidents aux passages à niveau": les accidents survenant aux passages à niveau et impliquant au moins un véhicule ferroviaire et un ou plusieurs véhicules traversant les voies, d'autres usagers traversant les voies tels que des piétons, ou d'autres objets présents temporairement sur ou près de la voie ferrée s'ils sont perdus par un véhicule ou un usager qui traverse les voies.

1.8. "accidents de personnes causés par du matériel roulant en mouvement": les accidents subis par une ou plusieurs personnes heurtées par un véhicule ferroviaire ou par un objet qui y est attaché ou qui s'en est détaché. Sont incluses, les personnes qui tombent d'un véhicule ferroviaire, ainsi que les personnes qui tombent ou qui sont heurtées par des objets mobiles lorsqu'elles voyagent à bord de véhicules.

1.9. "incendies dans le matériel roulant": les incendies et les explosions qui se produisent dans des véhicules ferroviaires (y compris leur chargement) lorsqu'ils roulent entre leur gare de départ et leur gare d'arrivée, y compris lorsqu'ils sont à l'arrêt dans la gare de départ, dans la gare de destination ou aux arrêts intermédiaires, ainsi que pendant les opérations de triage des wagons.

1.10. "autres types d'accident": tout accident autre que ceux déjà mentionnés (collision de trains, déraillement de train, accidents aux passages à niveau, accidents de personnes causés par du matériel roulant en mouvement, et incendies dans le matériel roulant).

1.11. "passager": toute personne, à l'exception du personnel affecté au service du train, qui effectue un parcours dans un véhicule ferroviaire. Pour les statistiques d'accidents, les passagers tentant d'embarquer à bord/de débarquer d'un train en mouvement sont inclus.

1.12. "personnel (y compris le personnel des sous-traitants et des sous-traitants indépendants)": toute personne qui travaille en relation avec les chemins de fer et qui est en service au moment de l'accident. Cela comprend le personnel du train et les personnes chargées de la manutention du matériel roulant et de l'infrastructure.

1.13. "usagers des passages à niveau": toute personne empruntant un passage à niveau pour traverser la ligne de chemin de fer par tout moyen de transport ou à pied.

1.6. "ontsporingen van treinen": alle gevallen waarin ten minste één wiel van een trein uit de rails loopt.

1.7. "ongevallen op spoorwegovergangen": ongevallen op spoorwegovergangen waarbij ten minste één spoorvoertuig en één of meer overstekende voertuigen, andere overstekende gebruikers zoals voetgangers of andere tijdelijk op of nabij het spoor aanwezige, door een overstekend voertuig of een overstekende gebruiker verloren voorwerpen zijn betrokken.

1.8. "door rollend materieel in rijdende toestand veroorzaakte persoonlijke ongevallen": ongevallen van één of meer personen die door een spoorvoertuig of een daaraan vastzittend of daarvan losgeraakt voorwerp zijn geraakt. Daaronder begrepen zijn personen die van spoorvoertuigen vallen, alsmede personen die tijdens de reis aan boord van die voertuigen vallen of door losse voorwerpen worden geraakt.

1.9. "brand in rollend materieel": brand en explosies die zich tijdens de rit tussen het station van vertrek en de eindbestemming voordoen in spoorvoertuigen (en/of hun lading), ook wanneer zij stilstaan op het station van vertrek, de eindbestemming of op tussenliggende haltes, alsmede tijdens rangeeroperaties.

1.10. "andere soorten ongevallen": alle ongevallen, behalve de reeds genoemde (treinbotsingen, ontsporingen van treinen, ongevallen op spoorwegovergangen, door rollend materieel in rijdende toestand veroorzaakte persoonlijke ongevallen en brand in rollend materieel).

1.11. "reiziger": iemand die een reis per spoor maakt, met uitzondering van het treinpersoneel. Voor ongevallenstatistieken worden reizigers die proberen in of van een bewegende trein te stappen, meegeteld.

1.12. "personeel (personeel van aannemers en zelfstandige aannemers daaronder begrepen)": alle personen van wie het werk verband houdt met een spoorweg en die op het moment van het ongeval aan het werk zijn. Dit omvat het treinpersoneel en de personen die met rollend materieel en infrastructuurinstallaties werken.

1.13. "gebruiker van een spoorwegovergang": iedereen die te voet of met een vervoermiddel van een spoorwegovergang gebruik maakt om de sporen over te steken.

1.14. "personnes non autorisées se trouvant dans les emprises ferroviaires": toute personne présente dans les emprises ferroviaires, alors qu'une telle présence est interdite, à l'exception des usagers des passages à niveau.

1.15. "autres (tierces parties)": toute personne n'entrant pas dans les catégories "passagers", "personnel, y compris le personnel des sous-traitants", "usagers des passages à niveau" ou "personnes non autorisées se trouvant dans les emprises ferroviaires".

1.16. "décès (personne tuée)": toute personne tuée sur le coup ou décédant dans les trente jours à la suite d'un accident, à l'exception des suicides.

1.17. "blessure (personne grièvement blessée)": toute personne blessée qui a été hospitalisée pendant plus de vingt-quatre heures à la suite d'un accident, à l'exception des tentatives de suicide.

2. **Indicateurs relatifs aux marchandises dangereuses**

2.1. "accident mettant en cause le transport de marchandises dangereuses": tout accident ou incident faisant l'objet d'une déclaration conformément au RID/ADR, section 1.8.5.

2.2. "marchandises dangereuses": les matières et objets dont le transport est soit interdit par le RID soit autorisé uniquement dans les conditions prévues dans ledit RID.

3. **Indicateurs relatifs aux suicides**

3.1. "suicide": acte commis par toute personne qui agit délibérément pour s'infliger un dommage corporel entraînant la mort, tel qu'enregistré et classé par l'autorité nationale compétente.

4. **Indicateurs relatifs aux précurseurs d'accidents**

4.1. "ruptures de rail": tout rail qui se sépare en deux ou en plusieurs morceaux, ou tout rail dont un morceau de métal se détache, provoquant ainsi un trou de plus de 50 mm de longueur et de plus de 10 mm de profondeur à la surface de contact du rail.

1.14. "onbevoegde personen op spoorwegterreinen": iedereen die zich op spoorwegterreinen bevindt terwijl dat verboden is, met uitzondering van gebruikers van een spoorwegovergang.

1.15. "anderen (derden)": iedereen die niet is gedefinieerd als "reiziger", "werknemer, met inbegrip van personeel van aannemers", "gebruiker van een spoorwegovergang" of "onbevoegde personen op spoorwegterreinen".

1.16. "dodelijk slachtoffer": iemand die bij een ongeval om het leven is gekomen of binnen dertig dagen daarna aan de gevolgen ervan overlijdt, met uitzondering van personen die zelfmoord hebben gepleegd.

1.17. "zwaargewonde": iemand die bij een ongeval gewond is geraakt en langer dan vierentwintig uren in het ziekenhuis was opgenomen, met uitzondering van personen die een poging tot zelfmoord hebben ondernomen.

2. **Indicatoren met betrekking tot gevaarlijke goederen**

2.1. "ongeval bij het vervoer van gevaarlijke goederen": ongeval of incident dat moet worden gemeld overeenkomstig de RID/ADR-voorschriften, punt 1.8.5.

2.2. "gevaarlijke goederen": stoffen en artikelen waarvan het vervoer bij het RID is verboden, of alleen onder daarin vervatte voorwaarden is toegestaan.

3. **Indicatoren met betrekking tot zelfmoorden**

3.1. "zelfmoord": daad van opzettelijke zelfverwonding die de dood tot gevolg heeft, zoals door de bevoegde nationale instantie geregistreerd en gekwalificeerd.

4. **Indicatoren met betrekking tot de voorlopers van ongevallen**

4.1. "gebroken rails": rails die in twee of meer stukken zijn gebroken of rails waarvan een stuk metaal is afgebroken, waardoor een gat van meer dan 50 mm lengte en meer dan 10 mm diepte in het loopvlak van het spoor is ontstaan.

4.2. "gauchissements de la voie": défauts dans le continuum et la géométrie de la voie, nécessitant immédiatement la fermeture de la voie ou la réduction de la vitesse autorisée pour garantir la sécurité.

4.3. "pannes de signalisation contraires à la sécurité": toute défaillance d'un système de signalisation (d'infrastructure ou de matériel roulant) qui présente une information moins restrictive que celle requise.

4.4. "franchissement dangereux de signal": tout cas de figure dans lequel toute partie d'un train dépasse les limites de son mouvement autorisé.

On entend par mouvement non autorisé, le fait de passer:

— un signal lumineux latéral ou un sémaphore fermé, un ordre de s'arrêter, lorsqu'un système de contrôle automatique des trains (ATCS) ou un système ATP n'est pas opérationnel;
— la fin d'une autorisation de mouvement liée à la sécurité prévue dans des systèmes ATCS ou ATP;

— un point communiqué par autorisation verbale ou écrite prévu dans les règlements;

— des panneaux d'arrêt (sauf les heurtoirs) ou des signaux à main.

Ne sont pas inclus les cas de figure dans lesquels des véhicules sans unité de traction ou un train sans conducteur de train franchissent un signal fermé sans autorisation. Ne sont pas inclus non plus les cas de figure dans lesquels, pour quelque raison que ce soit, le signal n'est pas fermé suffisamment tôt pour permettre au conducteur de train d'arrêter le train avant le signal.

Les autorités nationales de sécurité peuvent notifier séparément les quatre points et notifient au moins un indicateur global regroupant des données sur les quatre éléments.

4.5. "ruptures de roues et d'essieux": rupture affectant les éléments essentiels de la roue ou de l'essieu qui engendre un risque d'accident (déraillement ou collision).

5. **Méthodes communes de calcul de l'impact économique des accidents**

5.1. La valeur de prévention d'un mort ou blessé grave (VPC) se compose des éléments suivants:

4.2. "knikken in het spoor": onvolkomenheden die verband houden met de continuïteit en de geometrie van het spoor, waardoor het spoor moet worden afgesloten of waardoor de toegestane snelheid onmiddellijk moet worden verminderd om de veiligheid te handhaven.

4.3. "slechte seingeving": storingen van het seinsysteem (van de infrastructuur of van het rollend materieel), die tot gevolg hebben dat de seininformatie minder restrictief is dan vereist.

4.4. "onveilig sein gepasseerd (SPAD)": iedere keer dat een deel van een trein verder rijdt dan toegestaan.

Niet-toegestane verplaatsing:

— voorbij een naast het spoor gelegen onveilig sein met gekleurde lichten of semafoor of STOP-teken rijden, in gevallen waarin geen automatisch treinbeïnvloedingssysteem (ATCS) of ATB-systeem operationeel is;
— voorbij het einde rijden van een met de veiligheid samenhangend eindpunt van de toestemming om te rijden bij een ATCS- of ATP-systeem;
— voorbij een punt rijden tot waar volgens de voorschriften mondeling of schriftelijk toestemming is gegeven;
— voorbij stopborden of handsignalen rijden (behalve spoorbuffers).

Gevallen waarin voertuigen zonder aangekoppelde tractie-eenheid rijden of een onbeheerde trein voorbij een onveilig sein rijdt, worden niet meegeteld. Gevallen waarbij het sein om welke reden dan ook niet tijdig op onveilig is gezet om de treinbestuurder in staat te stellen de trein voor het sein te stoppen, worden niet meegeteld.

De nationale veiligheidsinstanties mogen over de vier punten apart rapporteren en moeten ten minste een geaggregeerde indicator met gegevens over alle vier punten rapporteren.

4.5. "gebroken wielen en gebroken assen": een breuk die de essentiële onderdelen van het wiel of de as beschadigt, waardoor een ongevalsrisico ontstaat (ontsporing of botsing).

5. **Gemeenschappelijke methoden voor de berekening van de economische impact van ongevallen**

5.1. De waarde van het voorkomen van een dode of een ernstig gewonde (VPC) bestaat uit:

1) la valeur de la sécurité en soi: valeurs de la volonté de payer *(Willingness to Pay*, WTP) fondées sur des études de préférence déclarée réalisées dans l'État membre pour lequel elles s'appliquent;

2) les coûts économiques directs et indirects: coûts estimés dans l'État membre qui se composent de:

— frais médicaux et de rééducation;
— frais juridiques, frais de police, enquêtes privées relatives aux accidents, frais des services d'urgence et frais administratifs d'assurances;
— pertes de production: valeur pour la société des biens et des services qui auraient pu être produits par la personne si l'accident n'était pas survenu.

5.2. Principes communs pour l'évaluation de la valeur de la sécurité en soi et coûts économiques directs et indirects:

En ce qui concerne la valeur de la sécurité en soi, la détermination de l'opportunité ou non des estimations disponibles se fonde sur les considérations suivantes:

— les estimations concernent un système d'évaluation de la réduction du risque de mortalité dans le secteur des transports et suivent une approche fondée sur la WTP selon des méthodes de préférence déclarée;

— l'échantillon de répondants utilisé pour les valeurs est représentatif de la population concernée. L'échantillon doit notamment refléter la répartition de l'âge et des revenus ainsi que les autres caractéristiques socio-économiques ou démographiques pertinentes de la population;
— la méthode pour obtenir des valeurs de WTP: l'étude est conçue de manière à ce que les questions soient claires et significatives pour les répondants. Les coûts économiques directs et indirects sont estimés sur la base des coûts réels supportés par la société.

5.3. "coûts des dommages causés à l'environnement": les coûts qui doivent être supportés par les entreprises ferroviaires ou le gestionnaire de l'infrastructure, évalués sur la base de leur expérience, afin de remettre la zone endommagée dans l'état où elle se trouvait avant l'accident de chemin de fer.

5.4. "coûts des dommages matériels causés au matériel roulant ou à l'infrastructure": le coût de la fourniture du nouveau matériel roulant ou de la nouvelle infrastructure ayant les mêmes fonctionnalités et paramètres techniques que ceux irréparablement endommagés, et

1) de waarde van de veiligheid op zich: waarden ten aanzien van de bereidheid te betalen (*Willingness to Pay*, WTP), gebaseerd op "*stated preference*"-onderzoeken die zijn uitgevoerd in de lidstaat waarvoor zij worden toegepast;

2) directe en indirecte economische kosten: kosten die worden geraamd in de lidstaat en die bestaan uit:

— medische kosten en kosten voor revalidatie;
— proceskosten, kosten voor politie, particuliere ongevalsonderzoeken, nooddiensten en administratieve kosten van de verzekering;
— productieverlies: waarde voor de samenleving van goederen en diensten die door de persoon hadden kunnen worden geproduceerd als het ongeval niet had plaatsgevonden.

5.2. Gemeenschappelijke principes om de waarde van de veiligheid op zich en directe/indirecte economische kosten te ramen:

Voor de waarde van de veiligheid op zich wordt de beoordeling of de beschikbare ramingen al dan niet passend zijn, op de volgende overwegingen gebaseerd:

— de ramingen moeten samenhangen met een systeem voor de raming van de vermindering van het mortaliteitsrisico in de transportsector en een WTP-benadering, naargelang van de "*stated preference*"-methoden;
— de steekproef van respondenten die voor de waarden wordt gebruikt, moet representatief zijn voor de betrokken bevolking. De steekproef moet met name de verdeling naar leeftijd, inkomen en andere relevante sociaaleconomische/demografische kenmerken van de bevolking weerspiegelen;
— methode voor het verkrijgen van de WTP-waarden: het enquêteontwerp moet zodanig zijn dat de vragen voor de respondenten duidelijk en zinvol zijn. Directe en indirecte economische kosten moeten worden geraamd op basis van de werkelijke door de samenleving gedragen kosten.

5.3. "kosten van de milieuschade": kosten die door de spoorwegondernemingen/infrastructuurbeheerders moeten worden gedragen, geraamd op basis van hun ervaring, om het beschadigde gebied terug te brengen in de staat van vóór het spoorwegongeval.

5.4. "kosten van de materiële schade aan rollend materieel en infrastructuur": de kosten van de aanschaf van nieuw rollend materieel of nieuwe infrastructuur, met dezelfde functionaliteit en technische parameters als het onherstelbaar beschadigde materieel en de

le coût de la remise du matériel roulant ou de l'infrastructure réparables dans l'état où ils se trouvaient avant l'accident. Ces deux coûts sont estimés par les entreprises ferroviaires ou le gestionnaire de l'infrastructure sur la base de leur expérience. Ces coûts comprennent également les coûts liés à la location de matériel roulant à la suite de l'indisponibilité des véhicules endommagés.

5.5. "coûts des retards à la suite d'un accident": la valeur monétaire des retards encourus par les usagers du transport ferroviaire (passagers et clients du fret) à la suite d'accidents, calculée en fonction du modèle suivant:

VT = valeur monétaire des gains de temps de trajet valeur du temps pour un passager de train (par heure);

VT P = [VT des passagers voyageant pour le travail]*[pourcentage moyen des passagers voyageant pour le travail par an] + [VT des passagers ne voyageant pas pour le travail]*[pourcentage moyen de passagers ne voyageant pas pour le travail par an]

VT mesurée en euros par passager et par heure valeur du temps pour un train de marchandises (par heure)

VT F = [VT des trains de marchandises]*[(tonne-km)/(km-train)]

VT mesurée en euros par tonne de marchandises et par heure

Tonnage moyen des marchandises transportées par train par an = (tonne-km)/(km-train)

C M = coût d'une (1) minute de retard d'un train

TRAIN DE PASSAGERS

C MP = K 1 *(VT P /60)*[(passager-km)/(km-train)]

Nombre moyen de passagers par train par an = (passager-km)/(km-train)

TRAIN DE MARCHANDISES

C MF = K 2 * (VT F /60)

onherstelbaar beschadigde infrastructuur, en de kosten voor het herstel van herstelbaar rollend materieel en herstelbare infrastructuur in de staat van vóór het ongeval. Beide moeten op basis van hun ervaring door de spoorwegondernemingen/infrastructuurbeheerders worden geraamd. Ook worden de kosten in verband met de huur van rollend materieel meegeteld, als huur nodig is omdat de voertuigen beschadigd, en dus niet beschikbaar zijn.

5.5. "kosten van vertragingen als gevolg van ongevallen": de geldwaarde van vertragingen die gebruikers van spoorwegvervoer (reizigers en vrachtklanten) ondervinden als gevolg van ongevallen, berekend volgens het onderstaande model:

VT = geldwaarde van reistijdbesparingen waarde van tijd voor een treinreiziger (een uur)

VT P = [VT van voor het werk reizende reizigers] *[gemiddeldpercentage voor het werk reizende reizigers per jaar] + [VT van niet voor het werk reizende reizigers]*[gemiddeld percentage niet voor het werk reizende reizigers]

VT wordt gemeten in EUR per reiziger per uur waarde van tijd voor een goederentrein (een uur):

VT F = [VT van goederentreinen]*[(ton-km)/(trein-km)]

VT wordt gemeten in EUR per ton vracht per uur

Gemiddeld aantal ton goederen dat in één jaar per trein wordt vervoerd = (ton-km)/(trein-km)

C M = kosten van één (1) minuut vertraging van een trein

REIZIGERSTREIN

C MP = K 1 *(VT P /60)*[(reizigers-km)/(trein-km)

Gemiddeld aantal reizigers dat in één jaar per trein wordt vervoerd = (reizigers-km)/(trein-km)

GOEDERENTREIN

C MF = K 2 * (VT F /60)

Les facteurs K 1 et K 2 se situent entre la valeur du temps et la valeur de retard, telles qu'elles ont été estimées par les études de préférence déclarée, afin de tenir compte du fait que la perte de temps à la suite de retards est perçue de manière bien plus négative que la durée normale du trajet.

Coût des retards à la suite d'un accident = C MP *(minutes de retard des trains de passagers) + C MF *(minutes de retard des trains de marchandises).

Champ d'application du modèle.

Les coûts des retards sont calculés pour tous les accidents, qu'ils soient significatifs ou non.

Les retards sont calculés comme suit:

— retards réels sur les lignes ferroviaires où l'accident s'est produit;
— retards réels ou, à défaut, retards estimés sur les autres lignes affectées.

6. **Indicateurs relatifs à la sécurité technique de l'infrastructure et à sa mise en oeuvre**

6.1. "système de protection automatique des trains (ATP)": système qui contraint à respecter les signaux et les limitations de vitesse par contrôle de la vitesse, y compris l'arrêt automatique aux signaux.

6.2. "passage à niveau": toute intersection à niveau entre la voie ferrée et un passage, telle que reconnue par le gestionnaire de l'infrastructure, et ouverte aux usagers publics ou privés. Les passages entre quais de gare sont exclus, ainsi que les passages de voies réservés au seul usage du personnel.

6.3. "passage": toute route, rue ou autoroute publique ou privée, y compris les chemins et pistes cyclables, ou toute autre voie permettant le passage de personnes, d'animaux, de véhicules ou de machines.

6.4. "passage à niveau actif": passage à niveau où les usagers du passage sont protégés ou avertis de l'approche d'un train par l'activation de dispositifs lorsqu'il est dangereux pour l'usager de traverser les voies.

— Protection au moyen de dispositifs physiques:

• semi-barrières ou barrières complètes;
• portails.

*De factor*en K 1 en K 2 liggen tussen de waarde van tijd en de waarde van vertraging, zoals geraamd door middel van de " stated preference "-onderzoeken, om rekening te houden met het feit dat de als gevolg van vertragingen verloren tijd als aanzienlijk negatiever wordt ervaren dan normale reistijd.

Kosten van vertragingen als gevolg van een ongeval = C MP *(minuten vertraging van reizigerstreinen) + C MF *(minuten vertraging van goederentreinen).

Reikwijdte van het model.

De kosten van vertragingen moeten voor alle ongevallen, zowel ernstige als niet ernstige, worden berekend.

Vertragingen moeten als volgt worden berekend:

— echte vertragingen op de spoorlijnen waar de ongevallen hebben plaatsgevonden;
— echte vertragingen of, indien dat niet mogelijk is, geraamde vertragingen op de andere getroffen lijnen.

6. **Indicatoren met betrekking tot de technische veiligheid van de infrastructuur en de invoering daarvan**

6.1. "automatisch beveiligingssysteem voor treinen (ATP)": een systeem dat het gehoorzamen van seinen en snelheidsbeperkingen afdwingt door snelheidscontrole, alsmede automatische stop bij seinen.

6.2. "spoorwegovergang": gelijkvloerse kruising tussen een spoorweg en een overweg, zoals toegestaan door de infrastuctuurbeheerder, die toegankelijk is voor gebruikers van een openbare of particuliere weg. Overwegen van het ene perron naar het andere op stations vallen hier niet onder, evenmin als overgangen uitsluitend voor gebruik door werknemers.

6.3. "overweg": openbare of particuliere weg, straat of snelweg, met inbegrip van voet- en fietspaden, of andere route voor het laten passeren van mensen, dieren, voertuigen of machines.

6.4. "spoorwegovergang met actieve signalisatie": een spoorwegovergang waar de overstekende gebruikers worden beschermd tegen of gewaarschuwd voor de naderende trein door de activering van inrichtingen wanneer het voor de gebruiker onveilig is de spoorwegovergang over te steken.

— Bescherming door gebruikmaking van fysieke inrichtingen:
• halve of dubbele slagbomen;
• hekken.

— Avertissement au moyen d'équipements fixes installés aux passages à niveau:

• dispositifs visibles: feux;
• dispositifs audibles: cloches, sirènes, klaxons, *etc*.;

• dispositifs physiques, par exemple ralentisseurs engendrant des vibrations.

Les passages à niveau actifs sont classés comme suit:

1) "passage à niveau avec protection et avertissement automatiques côté usagers du passage": passage à niveau où la protection et/ou l'avertissement sont activés par l'approche du train.

Ces passages à niveau sont classés comme suit:

i) avertissement automatique côté usagers;

ii) protection automatique côté usagers;

iii) protection et avertissement automatiques côté usagers;
iv) protection et avertissement automatiques côté usagers, et protection côté rails.

"protection côté rails": un signal ou tout autre système de protection des trains qui ne permet au train de continuer que si le passage à niveau assure la protection des usagers et qu'il est libre d'obstacles; à cette fin, on utilise des moyens de surveillance et/ou de détection d'obstacles.

2) "passage à niveau avec protection et avertissement manuels côté usagers du passage": passage à niveau où la protection et/ou l'avertissement sont activés manuellement et où il n'y a pas de signal ferroviaire d'enclenchement signalant au train qu'il ne peut poursuivre que lorsque la protection et/ou l'avertissement du passage à niveau sont activés.

Ces passages à niveau sont classés comme suit:

i) avertissement manuel côté usagers;

ii) protection manuelle côté usagers;

— Waarschuwing bij het gebruik van vaste apparatuur bij spoorwegovergangen:

• zichtbare apparatuur: lichten;
• hoorbare apparatuur: bellen, hoorns, claxons, *etc*.;

• fysieke inrichtingen, bijv. vibratie door verkeersdrempels.

Beveiligde spoorwegovergangen worden als volgt gedefinieerd:

1) "spoorwegovergang met automatische beschermings- en/of waarschuwingssystemen voor weggebruikers": spoorwegovergang waarbij de bescherming en/of waarschuwing door de naderende trein worden geactiveerd.

Deze spoorwegovergangen worden als volgt onderverdeeld:

i) automatische waarschuwingssystemen voor weggebruikers;
ii) automatische beschermingssystemen voor weggebruikers;
iii) automatische beschermings- en waarschuwingssystemen voor weggebruikers;
iv) automatische beschermings- en waarschuwingssystemen voor weggebruikers en beschermingssystemen voor het spoor.

"beschermingssystemen voor het spoor": een signaal of ander beschermingssysteem voor de trein die de trein alleen toelaat door te rijden als de spoorwegovergang voor de weggebruikers is beschermd en niet meer wordt overschreden; dat laatste vindt plaats door middel van bewaking en/of door obstakeldetectie.

2) "spoorwegovergang met handbediende beschermings- en waarschuwingssystemen voor weggebruikers": spoorwegovergang waar het beschermings- en/of waarschuwingssysteem handbediend is, en waar geen daarmee verbonden sein voor de trein (beschermingssysteem voor het spoor) te zien is, en waarbij het beschermings- en/of waarschuwingssysteem van de spoorwegovergang alleen in werking is wanneer het wordt geactiveerd.

Deze spoorwegovergangen worden als volgt onderverdeeld:

i) handbediende waarschuwingssystemen voor weggebruikers;
ii) handbediende beschermingssystemen voor weggebruikers;

iii) protection et avertissement manuels côté usagers.

6.5. "passage à niveau passif": passage à niveau sans aucune forme de système d'avertissement et/ou de protection activée lorsqu'il est dangereux pour l'usager de traverser les voies.

7. **Indicateurs relatifs à la gestion de la sécurité**

7.1. "audit": processus systématique, indépendant et documenté pour l'obtention d'informations probantes et leur évaluation objective afin de déterminer la mesure dans laquelle les critères d'audit sont remplis.

8. **Définitions des bases d'étalonnage**

8.1. "km-train": unité de mesure correspondant au déplacement d'un train sur un kilomètre. La distance utilisée est la distance effectivement parcourue, si elle est disponible; sinon, la distance standard du réseau entre l'origine et la destination est utilisée. Seule la distance parcourue sur le territoire national du pays déclarant est prise en compte.

8.2. "passager-km": unité de mesure correspondant au transport d'un passager par chemin de fer sur un kilomètre. Seule la distance parcourue sur le territoire national du pays déclarant est prise en compte.

8.3. "km de ligne": longueur en kilomètres du réseau ferroviaire des États membres, dont le champ d'application est défini à l'article 2. En ce qui concerne les lignes ferroviaires à plusieurs voies, seule la distance entre le point de départ et le point de destination est prise en considération

8.4. "km de voie": longueur en kilomètres du réseau ferroviaire des États membres, dont le champ d'application est défini à l'article 2. Chaque voie d'une ligne ferroviaire à plusieurs voies est prise en considération.

iii) handbediende beschermings- en waarschuwingssystemen voor weggebruikers.

6.5. "spoorwegovergang met passieve signalisatie": spoorwegovergang zonder enige vorm van waarschuwings- en/of beschermingssysteem dat wordt geactiveerd wanneer het onveilig is voor de weggebruiker om de overgang over te steken.

7. **Indicatoren met betrekking tot het veiligheidsbeheer**

7.1. "audit": een systematisch, onafhankelijk en gedocumenteerd proces voor het verkrijgen van auditgegevens en de objectieve evaluatie hiervan om na te gaan in hoeverre aan de auditcriteria is voldaan.

8. **Definities van de meeteenheden**

8.1. "trein-km": meeteenheid die de verplaatsing van een trein over een afstand van één kilometer weergeeft. Deze afstand is de daadwerkelijk gereden afstand, indien beschikbaar; zo niet wordt de standaardnetafstand tussen de plaats van oorsprong en de plaats van bestemming opgegeven. Alleen de afstand op het grondgebied van het rapporterende land wordt in aanmerking genomen.

8.2. "reizigers-km": meeteenheid voor het vervoer van een reiziger per spoor over een afstand van één kilometer. Alleen de afstand op het grondgebied van het rapporterende land wordt in aanmerking genomen.

8.3. "kilometer lijn" betekent de lengte, gemeten in kilometer, van het spoorwegnetwerk van een lidstaat, waarvan het toepassingsgebied in artikel 2 is vastgesteld. Voor meersporige spoorlijnen wordt alleen de afstand tussen begin- en eindpunt geteld.

8.4. "kilometer spoor" betekent de lengte, gemeten in kilometer, van het spoorwegnetwerk van een lidstaat, waarvan het toepassingsgebied in artikel 2 is vastgesteld. Elk spoor van een meersporige spoorlijn moet worden geteld.

ANNEXE 5
À LA LOI DU … PORTANT LE CODE FERROVIAIRE

Annexe 5. Systèmes de gestion de la sécurité

1. **Exigences applicables au système de gestion de la sécurité**

Le système de gestion de la sécurité doit être documenté dans toutes ses parties et décrire notamment la répartition des responsabilités au sein de l'organisation du gestionnaire de l'infrastructure ou de l'entreprise ferroviaire. Il indique comment la direction assure le contrôle aux différents niveaux de l'organisation, comment le personnel et ses représentants à tous les niveaux participent et comment l'amélioration constante du système de gestion de la sécurité est assurée.

2. **Eléments du système de gestion de la sécurité.**

2.1. Les éléments essentiels du système de gestion de la sécurité sont les suivants:

a) une politique de sécurité approuvée par le gestionnaire de l'organisation et communiquée à l'ensemble du personnel;

b) des objectifs qualitatifs et quantitatifs de l'organisation en matière d'entretien et d'amélioration de la sécurité ainsi que des plans et des procédures destinés à atteindre ces objectifs;

c) des procédures pour satisfaire aux normes techniques et opérationnelles existantes, nouvelles et modifiées ou à d'autres prescriptions définies:

— dans les STI, ou

— dans les règles nationales visées à l'article 68 et à l'annexe 5, ou

— dans d'autres règles pertinentes, ou

—dans les décisions de l'autorité, et des procédures pour assurer la conformité avec ces normes et autres prescriptions tout au long du cycle de vie des équipements et des activités;

d) des procédures et méthodes d'évaluation des risques et de mise en œuvre de mesures de maîtrise des risques chaque fois qu'un changement des conditions d'exploitation ou l'introduction de nouveau matériel comporte de nouveaux risques pour l'infrastructure ou l'exploitation;

e) des programmes de formation du personnel et des systèmes permettant de veiller à ce que les compétences du personnel soient maintenues et que les tâches soient effectuées en conséquence;

BIJLAGE 5
AAN DE WET VAN … HOUDENDE DE SPOORCODEX

Bijlage 5. - Veiligheidsbeheersysteem

1. **Eisen inzake het veiligheidsbeheersysteem**

Alle essentiële onderdelen van het veiligheidsbeheersysteem moeten worden gedocumenteerd. Het systeem beschrijft in het bijzonder hoe de verantwoordelijkheden binnen de organisatie van de infrastructuurbeheerder of de spoorwegonderneming zijn verdeeld. Het geeft aan hoe het beheer op verschillende niveaus wordt gecontroleerd, hoe het personeel en de vertegenwoordigers ervan op alle niveaus bij het beheer worden betrokken en hoe het veiligheidsbeheersysteem voortdurend wordt verbeterd.

2. **Elementen van het veiligheidsbeheersysteem.**

2.1. De basiselementen van het veiligheidsbeheersysteem zijn:

a) een veiligheidsbeleid dat door het hoofd van de organisatie is goedgekeurd en aan het personeel is meegedeeld;

b) kwalitatieve en kwantitatieve doelen van de organisatie voor de handhaving en vergroting van de veiligheid en plannen en procedures om die doelen te verwezenlijken;

c) procedures om te voldoen aan bestaande, nieuwe en gewijzigde technische en operationele normen en andere bindende voorwaarden zoals vastgelegd:

— in de TSI, of

— in de in artikel 68 en bijlage 5 bedoelde nationale voorschriften, of

— in andere toepasselijke voorschriften, of

— in besluiten van een autoriteit, alsmede procedures om ervoor te zorgen dat gedurende de gehele levenscyclus van installaties en tijdens alle activiteiten de normen en andere bindende voorwaarden worden geëerbiedigd;

d) procedures en methoden om risico's te beoordelen en te beheersen wanneer er voor de infrastructuur of de activiteiten nieuwe risico's ontstaan door een verandering in de bedrijfsomstandigheden of door nieuw materiaal;

e) programma's voor de opleiding van personeel en systemen om ervoor te zorgen dat het personeel terzake kundig blijft en de taken dienovereenkomstig worden uitgevoerd;

f) des dispositions garantissant une information suffisante au sein de l'organisation et, le cas échéant, entre les organisations opérant sur la même infrastructure;

g) des procédures et formats pour la documentation des informations sur la sécurité et la détermination de la procédure de contrôle de la configuration des informations vitales en matière de sécurité;

h) des procédures garantissant que les accidents, les incidents survenus ou évités de justesse et les autres événements dangereux soient signalés, examinés et analysés, et que les mesures préventives nécessaires soient prises;

i) des plans d'action, d'alerte et d'information en cas d'urgence, adoptés en accord avec les autorités publiques compétentes;

j) des dispositions prévoyant un audit interne régulier du système de gestion de la sécurité.

2.2. Les autres éléments du système de gestion de la sécurité sont les suivants:

Les règles internes, complémentaires aux règles de sécurité nationales et visées à l'article 68, § 4, dont certaines font partie des éléments essentiels du système de gestion de la sécurité. Les prescriptions concernent outre les éléments essentiels visés au point 2.1, toutes les directives de sécurité adressées au personnel.

f) regelingen voor een voldoende informatievoorziening binnen de organisatie en, waar nodig, voor een voldoende uitwisseling van informatie tussen organisaties die op dezelfde infrastructuur opereren;

g) procedures voor de wijze waarop, alsmede de vorm waarin informatie over veiligheid wordt gedocumenteerd, en de procedure voor configuratiecontrole van vitale informatie op veiligheidsgebied;

h) procedures om ervoor te zorgen dat ongevallen, incidenten, bijna-ongelukken en andere gevaarlijke voorvallen worden gemeld, onderzocht en geanalyseerd en dat de nodige preventieve maatregelen worden getroffen;

i) plannen voor actie, alarmering en voorlichting in noodgevallen, die samen met de bevoegde overheidsinstanties worden vastgesteld;

j) voorzieningen voor periodieke interne controles met betrekking tot het veiligheidsbeheersysteem.

2.2. De andere elementen van het veiligheidsbeheersysteem zijn:

De interne regels, in aanvulling op de nationale veiligheidsregels en bedoeld in artikel 68, § 4, waarvan sommige deel uitmaken van de basiselementen van het veiligheidsbeheersysteem. De voorschriften hebben zowel betrekking op de basiselementen bedoeld in punt 2.1 als op de veiligheidsinstructies, bestemd voor het personeel.

ANNEXE 6
À LA LOI DU … PORTANT LE CODE FERROVIAIRE

Annexe 6. Contenu des rapports d'enquête sur les accidents et les incidents

(1) RESUME

Le résumé contient une brève description de l'événement, avec indication de la date, du lieu et des conséquences. Il énonce les causes directes ainsi que les facteurs qui ont contribué à l'événement et les causes sous-jacentes établies par l'enquête. Les recommandations principales sont indiquées, de même que des informations sur les destinataires de ces recommandations.

(2) FAITS IMMÉDIATS DE L'ÉVÉNEMENT

1. L'événement:

— date, heure exacte et lieu de l'événement;
— description des circonstances et du site de l'accident, y compris des efforts des services de secours et d'urgence;
— décision d'ouvrir une enquête, composition de l'équipe d'enquêteurs et réalisation de l'enquête.

2. Les circonstances de l'événement:

— le personnel et les contractants impliqués ainsi que les autres parties et témoins;
— les trains et leur composition, ainsi que le numéro d'enregistrement du matériel roulant impliqué;
— la description de l'infrastructure et du système de signalisation - types de voie, aiguillages, enclenchement, signaux, protection des trains;
— les moyens de communication;
— les travaux effectués sur le site ou à proximité de celui-ci;
— le déclenchement du plan d'urgence ferroviaire et sa chaîne d'événements;
— le déclenchement du plan d'urgence des services publics de secours, de la police et des services médicaux et sa chaîne d'événements.

3. Pertes humaines, personnes blessées et dommages matériels:

— passagers et tiers, personnel, y compris les contractants;
— fret, bagages et autres biens;
— matériel roulant, infrastructure et environnement.

BIJLAGE 6
AAN DE WET VAN … HOUDENDE DE SPOORCODEX

Bijlage 6. Kernpunten van het verslag betreffende het onderzoek naar ongevallen en incidenten

(1) SAMENVATTING

De samenvatting bevat een korte beschrijving van het voorval, wanneer en waar het plaatsvond en wat de gevolgen waren. Vermeld moeten worden de directe oorzaken, *de facto*ren die mede tot het voorval hebben geleid, en de onderliggende oorzaken die tijdens het onderzoek zijn vastgesteld. De belangrijkste aanbevelingen worden genoemd en er wordt informatie verstrekt over degenen tot wie de aanbevelingen zijn gericht.

(2) FEITEN MET BETREKKING TOT HET VOORVAL

1. Het voorval:

— datum, exacte tijd en plaats van het voorval;
— beschrijving van de gebeurtenissen en de plaats van het ongeval, met inbegrip van het optreden van de reddings- en noodhulpdiensten;
— het besluit een onderzoek in te stellen, de samenstelling van het onderzoeksteam en het onderzoek zelf.

2. De situatie tijdens het voorval:

— betrokken personeel en aannemers en andere partijen en getuigen;
— de treinen en de samenstelling ervan, inclusief het registratienummer van het betrokken rollend materieel;
— de beschrijving van de infrastructuur en het seingevingssysteem - spoortypen, schakelaars, koppelingen, seinen, treinbeveiliging;
— de communicatiemiddelen;
— de werkzaamheden op of in de omgeving van de plaats van het voorval;
— de inwerkingstelling van het spoorwegnoodplan en de gebeurtenissen die daarop volgden;
— de inwerkingstelling van het noodplan van de publieke reddingsdiensten, de politie en de medische diensten en de gebeurtenissen die daarop volgden.

3. Doden, gewonden en materiële schade:

— reizigers en derden, personeel, met inbegrip van de aannemers;
— vracht, bagage en andere eigendommen;
— rollend materieel, infrastructuur en het milieu.

4. Circonstances externes:

— conditions météorologiques et références géographiques.

(3) COMPTE RENDU DES INVESTIGATIONS ET ENQUETES

1. Résumé des témoignages (sous réserve de protection de l'identité des personnes):

— personnel des chemins de fer, y compris les contractants;
— autres témoins.

2. Système de gestion de la sécurité:

— cadre organisationnel et manière dont les ordres sont donnés et exécutés;
— exigences applicables au personnel et manière dont leur respect est assuré;
— routines de contrôle et de vérification interne et leurs résultats;
— interface entre les différents acteurs présents sur l'infrastructure.

3. Règles et réglementation:

— règles et réglementation publique communautaire et nationale applicables;
— autres règles, telles que les règles d'exploitation, les instructions locales, les exigences applicables au personnel, les prescriptions d'entretien et les normes applicables.

4. Fonctionnement du matériel roulant et des installations techniques:

— système de signalisation et de contrôle-commande, y compris les enregistrements des enregistreurs automatiques de données;
— infrastructure;
— équipements de communications;
— matériel roulant, y compris les enregistrements des enregistreurs automatiques de données.

5. Documentation du système opératoire:

— mesures prises par le personnel pour le contrôle du trafic et la signalisation;
— échange de messages verbaux en relation avec l'événement, y compris la documentation provenant des enregistrements;
— mesures prises pour protéger et sauvegarder le site de l'événement.

4. Externe omstandigheden:

— weersomstandigheden en geografische referenties.

(3) RAPPORTAGE VAN DE ONDERZOEKEN

1. Samenvatting van getuigenissen (volgens de regels voor de bescherming van de persoonlijke identiteit):

— werknemers bij de spoorwegen, met inbegrip van de aannemers;
— andere getuigen.

2. Het veiligheidsbeheersysteem:

— de kaderorganisatie en de wijze waarop bevelen worden gegeven en uitgevoerd;
— eisen betreffende het personeel en de wijze waarop de naleving daarvan wordt gewaarborgd;
— reguliere procedures voor interne controles en de uitkomsten ervan;
— interface tussen de verschillende actoren op de infrastructuur.

3. Wet- en regelgeving:

— toepasselijke communautaire en nationale wet- en regelgeving;
— andere voorschriften zoals exploitatievoorschriften, lokale instructies. personeelseisen, onderhoudsvoorschriften en toepasselijke normen.

4. Werking van rollend materieel en technische installaties:

— seingevings- en besturingssysteem, met inbegrip van opname op automatische datarecorders;

— infrastructuur;
— communicatieapparatuur;
— rollend materieel, met inbegrip van een verslag van de automatische gegevensregistratie

5. Documentatie over het operationele systeem:

— maatregelen van het personeel met betrekking tot verkeersregeling en seingeving;
— uitwisseling van mondelinge boodschappen betreffende het voorval, met inbegrip van documentatie afkomstig van opnamen;
— maatregelen ter bescherming van de plaats van het voorval.

6. Interface homme-machine-organisation:

— temps de travail du personnel impliqué;
— circonstances médicales et personnelles ayant influencé l'événement, y compris l'existence de stress physique ou psychologique;
— conception des équipements ayant un impact sur l'interface homme-machine.

7. Evénements antérieurs de nature comparable.

(4) ANALYSE ET CONCLUSIONS

1. Compte rendu final de la chaîne des événements:

— établissement des conclusions concernant l'événement, sur la base des faits établis au point.

2. Discussion:

— analyse des faits établis au point (3) afin de tirer les conclusions sur les causes de l'événement et l'efficacité des services de secours.

3. Conclusions:

— causes immédiates et indirectes de l'événement, y compris les facteurs ayant contribué à l'événement et liés aux mesures prises par les personnes impliquées ou à l'état du matériel roulant ou des installations techniques;

— causes sous-jacentes liées aux compétences, aux procédures et à l'entretien;
— causes premières liées aux conditions du cadre réglementaire et à l'application du système de gestion de la sécurité.

4. Observations complémentaires:

— déficiences et lacunes établies pendant l'enquête, mais sans incidences sur les conclusions concernant les causes.

(5) MESURES QUI ONT ETE PRISES

— Compte rendu des mesures déjà prises ou adoptées à la suite de l'évènement.

(6) RECOMMANDATIONS

6. Interface mens-machine-organisatie:

— arbeidstijd van het betrokken personeel;
— medische en persoonlijke omstandigheden die van invloed waren op het voorval, met inbegrip van fysieke of psychologische spanning;
— ontwerp van installaties die van invloed zijn op de interface mens-machine.

7. Eerdere soortgelijke voorvallen.

(4) ANALYSE EN CONCLUSIES

1. Eindverslag van de reeks gebeurtenissen:

— conclusie met betrekking tot de toedracht, op basis van de feiten die in het kader van punt (3) zijn vastgesteld.

2. Discussie:

— analyse van de in het kader van punt (3) vastgestelde feiten, met als doel conclusies te trekken aangaande de oorzaken van het voorval en het optreden van de reddingsdiensten.

3. Conclusies:

— directe en indirecte oorzaken van het voorval, met inbegrip van *de facto*ren die mede tot het voorval hebben geleid en die verband houden met acties die door betrokken personen zijn ondernomen of de staat van onderhoud van het rollend materieel en de technische installaties;
— fundamentele oorzaken die verband houden met vaardigheden, procedures en onderhoud;
— fundamentele oorzaken die verband houden met de voorwaarden van het regelgevingskader en de toepassing van het veiligheidsbeheersysteem.

4. Aanvullende waarnemingen:

— gebreken en tekortkomingen die tijdens het onderzoek zijn vastgesteld, maar die niet van belang zijn voor de conclusies inzake de oorzaken.

(5) GENOMEN MAATREGELEN

— Rapportage van de maatregelen die naar aanleiding van het voorval reeds genomen of vastgesteld zijn.

(6) AANBEVELINGEN

ANNEXE 7
À LA LOI DU … PORTANT LE CODE FERROVIAIRE

Annexe 7. Evénements à communiquer par les entreprises ferroviaires, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et, le cas échéant, l'autorité de sécurité conformément à l'article 93, § 1er:

1. les accidents graves;

2. les accidents et incidents qui, dans des circonstances légèrement différentes, auraient pu conduire à des accidents graves, y compris les défaillances techniques au niveau des sous-systèmes structurels ou des constituants d'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse ou conventionnel;

3. une fuite ou un risque d'une fuite de matières dangereuses entraînant l'évacuation des lieux et le déclenchement du plan d'intervention au niveau communal, provincial ou de l'État fédéral;

4. tout événement impliquant une interruption totale de la circulation ferroviaire sur une ligne pendant une durée estimée à deux heures au moins.

BIJLAGE 7
AAN DE WET VAN … HOUDENDE DE SPOORCODEX

Bijlage 7. Voorvallen die door de spoorwegondernemingen, de spoorweginfrastructuurbeheerder en, in voorkomend geval, de veiligheidsinstantie overeenkomstig artikel 93, § 1, moeten worden gemeld:

1. ernstige ongevallen;

2. ongevallen of incidenten die, onder enigszins andere omstandigheden, tot ernstige ongevallen hadden kunnen leiden, met inbegrip van technische gebreken in de subsystemen van structurele aard of in de interoperabele onderdelen van het hogesnelheids- of conventionele spoorwegsysteem;

3. een lek of een risico op een lek van gevaarlijke goederen waarbij de omgeving moet worden geëvacueerd en het interventieplan op gemeentelijk, provinciaal of federaal niveau wordt afgekondigd;

4. elk voorval waarbij de verwachte onderbrekingsduur van de spoorwegvervoerdiensten op een lijn minstens twee uur bedraagt.

ANNEXE 8
À LA LOI DU … PORTANT LE CODE FERROVIAIRE

Annexe 8. Exigences médicales

1. **Exigences générales**

1.1. *Les conducteurs de train ne doivent être sujets à aucune pathologie ou ne suivre aucun traitement médical ni prendre de médicaments ou substances susceptibles de causer*:

— une perte soudaine de conscience;
— une baisse d'attention ou de concentration;

— une incapacité soudaine;
— une perte d'équilibre ou de coordination;
— une limitation significative de mobilité.

1.2. *Vision*

Les exigences suivantes en matière de vision doivent être respectées:

— acuité visuelle de loin, avec ou sans correction: 1,0 avec au minimum 0,5 pour l'œil le moins performant;
— lentilles correctives maximales: hypermétropie: + 5/myopie: - 8. Des dérogations sont autorisées dans des cas exceptionnels et après avoir consulté un spécialiste de l'œil. Le médecin prend ensuite la décision;
— vision de près et intermédiaire: suffisante, qu'elle soit assistée ou non;
— les verres de contact et les lunettes sont autorisés s'ils sont contrôlés périodiquement par un spécialiste;

— vision des couleurs normale: utilisation d'un test reconnu, tel que l'Ishihara, complété par un autre test reconnu si nécessaire;
— champ de vision: complet;
— vision des deux yeux: effective; non exigé lorsque l'intéressé possède une adaptation adéquate et a acquis une capacité de compensation suffisante. Uniquement dans le cas ou l'intéressé a perdu la vision binoculaire tandis qu'il exerçait déjà ses fonctions;
— vision binoculaire: effective;
— reconnaissance des signaux colorés: le test doit être fondé sur la reconnaissance de couleurs particulières et non sur des différences relatives;
— sensibilité aux contrastes: bonne;
— absence de maladie évolutive de l'œil;
— les implants oculaires, les kératotomies et les kératectomies sont autorisés à condition qu'ils soient vérifiés annuellement ou selon une périodicité fixée par le médecin;

BIJLAGE 8
AAN DE WET VAN … HOUDENDE DE SPOORCODEX

Bijlage 8. Medische eisen

1. **Algemene vereisten**

1.1. *De treinbestuurders mogen niet lijden aan een medische aandoening en geen medicatie, drugs of stoffen innemen die zouden kunnen leiden tot*:

— plotseling bewustzijnsverlies;
— vermindering van de waakzaamheid of het concentratievermogen;
— plotselinge ongeschiktheid;
— verlies van het evenwichts- of coördinatievermogen;
— aanzienlijk verlies van de beweeglijkheid.

1.2. *Gezichtsvermogen*

Het gezichtsvermogen dient aan de volgende eisen te voldoen:

— een gezichtsscherpte veraf, met of zonder hulpmiddelen: 1,0 met minimaal 0,5 voor het minst goede oog;
— maxima voor corrigerende lenzen: verziendheid: + 5/bijziendheid: - 8. In uitzonderlijke gevallen zijn afwijkingen toegestaan na advies van een oogarts. Het besluit hierover wordt genomen door de arts;
— een voldoende gezichtsscherpte dichtbij en intermediair, met of zonder hulpmiddelen;
— contactlenzen en een bril zijn toegestaan indien deze periodiek door een specialist worden gecontroleerd;
— normale kleurwaarneming, vast te stellen aan de hand van een erkende test zoals Ishihara, zo nodig aangevuld met een andere erkende test;
— gezichtsveld: volledig;
— gezichtsvermogen voor beide ogen: doeltreffend; niet vereist indien de betrokkene over adequate aanpassing en toereikende compenserende ervaring beschikt. Uitsluitend indien hij het binoculair gezichtsvermogen na indiensttreding heeft verloren;
— binoculair gezichtsvermogen: doeltreffend;
— herkenning van kleursignalen: de test is gebaseerd op herkenning van enkelvoudige kleuren en niet op relatieve verschillen;
— contrastwaarneming: goed;
— afwezigheid van progressieve oogziekten;
— oogimplantaten, keratotomieën en keratectomieën zijn uitsluitend toegestaan indien zij jaarlijks of met een door de arts vast te stellen frequentie worden gecontroleerd;

— capacité de résistance aux éblouissements;
— les verres de contact colorés et les lentilles photochromatiques ne sont pas autorisés. Les lentilles dotées d'un filtre UV sont autorisées.

1.3. *Exigences en matière d'audition et d'expression verbale*

Audition suffisante confirmée par un audiogramme, c'est-à-dire:

— audition suffisante pour mener une conversation téléphonique et être capable d'entendre des tonalités d'alerte et des messages radio.

Les valeurs suivantes sont fournies à titre indicatif:

— le déficit auditif ne doit pas être supérieur à 40 dB à 500 et 1 000 Hz;
— le déficit auditif ne doit pas être supérieur à 45 dB à 2 000 Hz pour l'oreille ayant la conduction aérienne du son la moins bonne;
— absence d'anomalie du système vestibulaire;
— absence de trouble chronique du langage (à cause de la nécessité d'échanger des messages à haute et intelligible voix);
— les appareils acoustiques sont autorisés dans des cas particuliers.

1.4. *Grossesse*

En cas de faible tolérance ou d'état pathologique, la grossesse doit être considérée comme une cause temporaire d'exclusion des conducteurs de train. Les dispositions légales protégeant les conductrices enceintes doivent être appliquées.

2. **Contenu minimal de l'examen avant affectation**

2.1. *Examens médicaux*

— examen médical général;
— examens des fonctions sensorielles (vision, audition, perception des couleurs);
— analyses de sang ou d'urine, portant notamment sur la détection du diabète sucré, dans la mesure où elles sont nécessaires pour évaluer l'aptitude physique du candidat;
— électrocardiogramme (ECG) au repos;
— recherche de substances psychotropes, telles des drogues illicites ou une médication psychotrope, et de

— ongevoeligheid voor verblinding;
— getinte en fotochromatische contactlenzen zijn niet toegestaan. Lenzen met UV-coating zijn wel toegestaan.

1.3. *Eisen betreffende het gehoor- en spraakvermogen*

Aan de hand van een audiogram dient te blijken dat het gehoorvermogen voldoende is, dat wil zeggen:

— het gehoorvermogen dient het mogelijk te maken een telefoongesprek te voeren en de waarschuwingssignalen en radioberichten te horen.

De volgende richtwaarden gelden:

— het gehoorverlies mag niet hoger zijn dan 40 dB bij 500 en 1 000 Hz;
— het gehoorverlies mag niet hoger zijn dan 45 dB bij 2 000 Hz voor het oor met de minst goede geleiding van het geluid via de lucht;
— geen afwijking van de gehoorgang;
— geen chronische spraakmoeilijkheden (gezien de noodzaak van een luide en duidelijke berichtenuitwisseling);
— in bijzondere gevallen is het gebruik van gehoorapparaten toegestaan.

1.4. *Zwangerschap*

Bij een lage tolerantie of een pathologische aandoening dient zwangerschap te worden beschouwd als een tijdelijke grond voor schorsing van treinbestuurders. De wettelijke voorschriften ter bescherming van zwangere treinbestuurders moeten worden toegepast.

2. **Minimumomvang van de keuring vóór de aanstelling**

2.1. *Medische keuring*

— algemeen medisch onderzoek;
— test van de zintuigen (gezichtsvermogen, gehoor, kleurwaarneming);
— onderzoek van bloed of urine, onder meer op suikerziekte, voor zover noodzakelijk om de lichamelijke geschiktheid van de kandidaat te beoordelen;

— elektrocardiogram (ECG) in rust;
— onderzoek naar het gebruik van psychotrope stoffen zoals illegale verdovende middelen of psychotrope

l'abus d'alcool mettant en cause l'aptitude à exercer la fonction;

— aptitudes cognitives: attention et concentration, mémoire, capacité de perception, raisonnement;

— communication;
— aptitudes psychomotrices: vitesse de réaction, coordination gestuelle.

2.2. *Examens psychologiques sur le plan professionnel*

Les examens psychologiques sur le plan professionnel ont pour but d'apporter une aide au niveau de l'affectation et de la gestion du personnel. Dans la détermination du contenu de l'évaluation psychologique, l'examen doit permettre de vérifier que le candidat conducteur de train ne présente pas de déficiences psychologiques professionnelles reconnues, en particulier au niveau des aptitudes opérationnelles, ou un facteur affectant sa personnalité, susceptibles de compromettre l'accomplissement de ses tâches en toute sécurité.

3. **Examens périodiques après affectation**

3.1. *Fréquence des examens médicaux*

Les examens médicaux (aptitude physique) sont effectués tous les trois ans au moins jusqu'à l'âge de 55 ans, ensuite tous les ans.

Cette fréquence doit être augmentée par la personne ou l'organisme reconnu en vertu de l'article 142, 9°, si l'état de santé du membre du personnel l'exige.

Sans préjudice de l'article 137, alinéa 1er, un examen médical approprié est effectué s'il existe une raison de penser que le titulaire de la licence ou de l'attestation ne satisfait plus aux exigences médicales énoncées au point 1 de la présente annexe.

L'aptitude physique est vérifiée régulièrement et après tout accident du travail ainsi qu'après toute interruption du travail due à un accident impliquant des personnes. La personne ou l'organisme reconnu en vertu de l'article 142, 9°, peut décider d'effectuer un examen médical approprié complémentaire, notamment après une période d'absence d'au moins trente jours pour cause de maladie. L'employeur doit demander à la personne ou à l'organisme reconnu en vertu de l'article 142, 9°, de vérifier l'aptitude physique du conducteur de train s'il a été amené à le relever de ses fonctions pour des raisons de sécurité.

medicatie, alsmede naar alcoholmisbruik, waardoor twijfel kan ontstaan over de geschiktheid de betrokken functie uit te oefenen;

— cognitieve eigenschappen: aandacht en concentratie, geheugen, waarnemingsvermogen, redeneringsvermogen;
— communicatie;
— psychomotorische eigenschappen: reactievermogen, bewegingscoördinatie.

2.2. *Bedrijfspsychologische onderzoeken*

Het doel van de bedrijfspsychologische onderzoeken is te helpen bij de werving en het beheer van personeel. Wat betreft de omvang van de psychologische beoordeling: het onderzoek moet nagaan of de kandidaat-treinbestuurder vanuit bedrijfspsychologisch oogpunt geen aandoeningen heeft, in het bijzonder op het gebied van operationele vaardigheden of enige relevante persoonlijkheidsfactor, welke de veilige uitoefening van de taken in de weg kunnen staan.

3. **Periodieke controles na de aanstelling**

3.1. *Frequentie van medische onderzoeken*

Medische onderzoeken (lichamelijke geschiktheid) gebeuren tot de leeftijd van 55 jaar, ten minste om de drie jaar, daarna jaarlijks.

De frequentie van deze controles moet door de overeenkomstig artikel 142, 9°, erkende persoon of instelling worden verhoogd als dit op grond van de gezondheidstoestand van de betrokkene noodzakelijk is.

Met inachtneming van artikel 137, eerste lid, vindt er een passende medische keuring plaats indien er reden is om aan te nemen dat een houder van een vergunning of bevoegdheidsbewijs niet langer voldoet aan de in in punt 1 van deze bijlage, genoemde medische eisen.

De lichamelijke geschiktheid wordt regelmatig en na elk arbeidsongeval en ook bij werkonderbrekingen ten gevolge van een ongeval met personen gecontroleerd. De overeenkomstig artikel 142, 9°, erkende persoon of instelling kan besluiten een aanvullende medische controle te verrichten, in het bijzonder na een ziekteverlof van minstens dertig dagen of meer. De werkgever moet de overeenkomstig artikel 142, 9°, erkende persoon of instelling vragen de lichamelijke geschiktheid van de treinbestuurder te controleren, wanneer hij deze om veiligheidsredenen heeft geschorst.

3.2. *Contenu minimal de l'examen périodique médical*

Si le conducteur de train satisfait aux critères exigés lors de l'examen médical qui est effectué avant l'affectation, les examens périodiques doivent inclure au minimum:

— un examen médical général;
— un examen des fonctions sensorielles (vision, audition, perception des couleurs);
— des analyses de sang ou d'urine pour la détection du diabète sucré et d'autres maladies en fonction des indications de l'examen clinique;
— la recherche de drogues s'il existe des indications cliniques dans ce sens.

En outre, pour les conducteurs de train âgés de plus de 40 ans, l'ECG au repos est aussi exigé.

3.3. *Fréquence des examens psychologiques*

Les examens psychologiques sont effectués tous les dix ans.

Dans la détermination du contenu de l'évaluation psychologique, l'examen doit permettre de vérifier que le conducteur de train ne présente pas de déficiences psychologiques professionnelles reconnues, en particulier au niveau des aptitudes opérationnelles, ou un facteur affectant sa personnalité, susceptibles de compromettre l'accomplissement de ses tâches en toute sécurité.

3.2. *Minimuminhoud van de periodieke medische controle*

Indien de treinbestuurder aan de criteria van de medische controle vóór de aanstelling voldoet, dan dienen de periodieke controles ten minste de volgende onderzoeken te omvatten:

— algemeen medisch onderzoek;
— test van de zintuigen (gezichtsvermogen, gehoor, kleurwaarneming);
— onderzoek van bloed of urine op suikerziekte en andere ziektebeelden die bij het klinisch onderzoek naar voren zijn gekomen;
— onderzoek naar het gebruik van verdovende middelen wanneer daar klinische aanwijzingen voor zijn.

Voor treinbestuurders van veertig jaar en ouder is een ECG in rust eveneens noodzakelijk.

3.3. *Frequentie van de bedrijfspsychologische onderzoeken*

Bedrijfspsychologische onderzoeken gebeuren om de tien jaar.

Wat betreft de omvang van de psychologische beoordeling: het onderzoek moet nagaan of de treinbestuurder vanuit bedrijfspsychologisch oogpunt geen aandoeningen heeft, in het bijzonder op het gebied van operationele vaardigheden of enige relevante persoonlijkheidsfactor, welke de veilige uitoefening van de taken in de weg kunnen staan.

ANNEXE 9
À LA LOI DU … PORTANT LE CODE FERROVIAIRE

Annexe 9. Méthode de formation.

Il convient d'assurer un bon équilibre entre la formation théorique (en classe et sous forme de démonstrations) et pratique (expérience du travail en conditions réelles, conduite sous et sans surveillance sur des voies qui sont bloquées aux fins de la formation).

La formation assistée par ordinateur est autorisée pour l'apprentissage individuel des règles d'exploitation, des contextes de signalisation, *etc*.

Quoique facultative, l'utilisation de simulateurs peut être utile pour une formation efficace des conducteurs de train. Ils sont particulièrement utiles pour former à des conditions de travail anormales ou à des règles qui sont rarement appliquées. Ils ont pour avantage de permettre aux conducteurs de train d'apprendre par la pratique à réagir à des situations qui ne peuvent faire l'objet d'une formation dans la réalité. En principe, les simulateurs de dernière génération doivent être utilisés.

En ce qui concerne l'acquisition des connaissances sur les itinéraires, il faut privilégier l'approche qui consiste à ce que le conducteur de train accompagne un autre conducteur de train pendant un nombre approprié de voyages sur l'itinéraire concerné, de jour comme de nuit. Une autre forme d'apprentissage parmi d'autres consiste à utiliser des enregistrements vidéo des itinéraires réalisés depuis la cabine du conducteur de train.

BIJLAGE 9
AAN DE WET VAN … HOUDENDE DE SPOORCODEX

Bijlage 9. Opleidingsmethode

De theoretische opleiding (klassikaal onderricht en demonstraties) en de praktijktraining (werkervaring, al dan niet onder toezicht rijden op afgesloten baanvakken voor opleidingsdoeleinden) moeten met elkaar in evenwicht zijn.

Opleiding met behulp van computers is toegestaan voor het individueel aanleren van de exploitatievoorschriften, beveiligingssituaties, enz.

Het gebruik van simulators is niet verplicht, maar kan nuttig zijn voor een doeltreffende opleiding van treinbestuurders; zij zijn vooral nuttig voor het oefenen in ongewone werkomstandigheden of voor voorschriften die minder vaak worden toegepast. Het bijzondere voordeel ligt in het feit dat zij 'al doende leren' mogelijk maken met het reageren op gebeurtenissen die anders niet kunnen worden geoefend. In principe moeten simulators van de nieuwste generatie worden gebruikt.

Wat betreft de verwerving van lijnkennis, verdient het de voorkeur dat de treinbestuurder door een andere treinbestuurder vergezeld wordt op een voldoende aantal reizen op het baanvak, zowel overdag als 's nachts. Het gebruik van video-opnamen van de trajecten zoals die in de stuurpost van de treinbestuurder te zien zijn, kan naast andere methoden als alternatieve training worden gebruikt.

ANNEXE 10
À LA LOI DU … PORTANT LE CODE FERROVIAIRE

Annexe 10. Connaissances professionnelles générales et exigences concernant la licence

La formation générale a pour objectif:

— l'acquisition de la connaissance des techniques ferroviaires et des procédures qui y sont liées, y compris les principes de sécurité et la philosophie sur laquelle repose la réglementation relative à l'exploitation;
— l'acquisition de la connaissance des risques associés à l'exploitation ferroviaire et des différents moyens à déployer pour les maîtriser, et des procédures qui y sont liées;
— l'acquisition de la connaissance des principes régissant un ou plusieurs modes d'exploitation ferroviaire et des procédures qui y sont liées;
— l'acquisition de la connaissance des trains, de leurs éléments constitutifs et des exigences techniques relatives aux engins moteurs, aux wagons, aux voitures et au reste du matériel roulant, et des procédures qui y sont liées.

En particulier, le conducteur de train doit être capable:

— d'apprécier les exigences propres au métier de conducteur de train, l'importance de cette profession et ses contraintes sur les plans professionnel et privé (périodes de travail prolongées, absence du foyer familial, *etc*.);
— d'appliquer les règles relatives à la sécurité du personnel;
— d'identifier le matériel roulant;
— de connaître une méthode de travail et de l'appliquer de manière rigoureuse;
— de déterminer les documents de référence et d'application (manuel des procédures et manuel des lignes, tels que définis dans la Décision 2008/231/CE de la Commission du 1er février 2008 concernant la spécification technique de l'interopérabilité relative au sous-système exploitation du système ferroviaire transeuropéen visée à l'article 6, paragraphe 1, de la directive 96/48/CE du Conseil abrogeant la décision 2002/734/CE, modifiée par la Décision de la Commission du 23 juillet 2012 , manuel du conducteur de train, manuel de dépannage, *etc*.);

— d'acquérir des comportements compatibles avec l'exercice de responsabilités déterminantes pour la sécurité;

BIJLAGE 10
AAN DE WET VAN … HOUDENDE DE SPOORCODEX

Bijlage 10. Algemene vakkennis en eisen betreffende de vergunning

De doelstellingen van de algemene opleiding luiden als volgt:

— verwerving van kennis en praktische vaardigheden omtrent de spoorwegtechniek, met inbegrip van de veiligheidsbeginselen en de achterliggende filosofie van de exploitatievoorschriften;
— verwerving van kennis van de risico's verbonden met de spoorwegexploitatie en van de verschillende aan te wenden middelen om ze te beheersen, en van de procedures die er verband mee houden;
— verwerving van kennis van de beginselen die een of meer methoden van de spoorexploitatie beheersen en van de procedures die er verband mee houden;
— verwerving van kennis van treinen, de samenstellende onderdelen ervan en van de technische eisen voor tractievoertuigen, wagons, rijtuigen en het overige rollend materieel en van de procedures die er verband mee houden.

In het bijzonder dient een treinbestuurder in staat te zijn:

— de praktische kenmerken, het belang, alsook de professionele en persoonlijke eisen (lange werktijden, weg van huis, enz.) van het vak van treinbestuurder te begrijpen;

— de veiligheidsvoorschriften voor het personeel toe te passen;
— rollend materieel te herkennen;
— kennis van een werkmethode te hebben om nauwgezet te werken;
— de verschillende referentie- en praktijkboeken te herkennen (procedure- en routehandboek als bedoeld inde Beschikking 2008/231/EG van de Commissie van 1 februari 2008 betreffende de technische specificatie inzake interoperabiliteit van het subsysteem exploitatie van het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem overeenkomstig artikel 6, lid 1, van de richtlijn 96/48/EG van de Raad en houdende intrekking van Beschikking nr. 2002/734/EG van de Commissie van 30 mei 2002, gewijzigd door de Beschikking van de Commissie van 23 juli 2012, handboek voor de treinbestuurder, gids voor het verhelpen van storingen, enz.);
— gedrag te verwerven in overeenstemming met voor de veiligheid cruciale verantwoordelijkheden;

— de déterminer les procédures à mettre en œuvre en cas d'accident affectant des personnes;

— de discerner les risques liés à l'exploitation ferroviaire en général;

— de connaître les différents principes régissant la sécurité du trafic;

— d'appliquer les principes de base de l'électrotechnique.

— op de hoogte zijn van het bestaan van de procedures die bij ongevallen met personen gevolgd moeten worden;

— oog te hebben voor de risico's bij de exploitatie van de spoorwegen in het algemeen;

— op de hoogte te zijn van het bestaan van de diverse uitgangspunten van de verkeersveiligheid;

— over elektrotechnische basiskennis te beschikken.

ANNEXE 11
À LA LOI DU … PORTANT LE CODE FERROVIAIRE

Annexe 11. Connaissances professionnelles relatives au matériel roulant et exigences concernant l'attestation

Après avoir suivi la formation spécifique concernant le matériel roulant, le conducteur de train doit être capable d'accomplir les tâches ci-après.

1. **Essais et vérifications prescrits avant le départ**

Le conducteur de train doit être capable:

— réunir la documentation et les équipements nécessaires;
— de vérifier les capacités de l'engin moteur;
— de vérifier les informations consignées dans les documents à bord de l'engin moteur;
— de s'assurer, en effectuant les vérifications et les essais prescrits, que l'engin moteur est en mesure de fournir l'effort de traction nécessaire et que les équipements de sécurité fonctionnent;
— de vérifier que les équipements de protection et de sécurité prescrits sont en place et fonctionnent lors des relais de traction et au début du voyage;

— les opérations courantes d'entretien préventif.

2. **Connaissance du matériel roulant**

Pour conduire une locomotive, le conducteur de train doit connaître l'ensemble des organes de commande et des indicateurs mis à sa disposition, en particulier ceux qui concernent:

— la traction;
— le freinage;
— les éléments liés à la sécurité du trafic.

Pour pouvoir repérer et localiser une anomalie sur le matériel roulant, la signaler et déterminer les réparations à effectuer et, dans certains cas, intervenir lui-même, il doit connaître:

— les structures mécaniques;
— les organes de suspension et de liaison;
— les organes de roulement;
— les équipements de sécurité;
— les réservoirs à combustible, les dispositifs d'alimentation en combustible, les organes d'échappement;

BIJLAGE 11
AAN DE WET VAN … HOUDENDE DE SPOORCODEX

Bijlage 11. Vakkennis betreffende het rollend materieel en eisen betreffende het bevoegdheidsbewijs

Na een specifieke opleiding inzake rollend materieel dient een treinbestuurder in staat te zijn de volgende taken naar behoren te verrichten:

1. **Voorgeschreven testen en controles voor het vertrek**

Een treinbestuurder dient in staat te zijn om:

— zich de benodigde documentatie en uitrusting te verschaffen;
— de capaciteit van het tractievoertuig te verifiëren;
— de op de boorddocumenten van het tractievoertuig vermelde gegevens te verifiëren;
— zich aan de hand van de voorgeschreven controles en testen ervan te vergewissen dat het tractievoertuig over de noodzakelijke trekkracht beschikt en dat de veiligheidsvoorzieningen functioneren;
— de aanwezigheid en het functioneren van de voorgeschreven voorzieningen voor bescherming en veiligheid bij het overdragen van een tractievoertuig of bij de aanvang van een rit te controleren;
— het eventueel voorgeschreven en gebruikelijke preventieve onderhoud te verrichten.

2. **Kennis van het rollend materieel**

Om een tractievoertuig te besturen dient een treinbestuurder vertrouwd te zijn met alle bedieningsknoppen, pedalen en meters die hem ter beschikking staan, in het bijzonder die met betrekking tot:

— de tractie;
— het remsysteem;
— de verkeersveiligheidsvoorzieningen.

Teneinde onregelmatigheden aan het rollend materieel te detecteren en lokaliseren en deze te rapporteren en te bepalen welke herstellingen noodzakelijk zijn alsmede, in bepaalde gevallen, zelf in te grijpen, dient hij vertrouwd te zijn met wat volgt:

— mechanische constructies;
— vering en koppeling;
— loopwerk;
— veiligheidsvoorzieningen;
— brandstofreservoirs, voeding- en brandstofsysteem, uitlaatsysteem;

— le dispositif de marquage, figurant à l'intérieur et à l'extérieur du matériel roulant, notamment les symboles utilisés pour le transport de marchandises dangereuses;
— les systèmes d'enregistrement des trajets;
— les systèmes électriques et pneumatiques;
— les organes de captage du courant et les équipements haute tension;
— les moyens de communication (radio sol-train, *etc*.);
— l'organisation des trajets;
— les éléments constitutifs du matériel roulant, leur rôle et les dispositifs propres au matériel remorqué, notamment le système d'arrêt du train par la mise à l'atmosphère de la conduite du frein;
— les organes de freinage;
— les éléments propres aux engins moteurs;
— la chaîne de traction, les moteurs et les transmissions.

3. **Essais de frein**

Le conducteur de train doit être capable:

— de vérifier et de calculer, avant le départ, si la puissance de freinage du train correspond à la puissance de freinage requise pour la ligne, telle que spécifiée dans les documents du véhicule;
— de vérifier le fonctionnement des différents éléments du dispositif de freinage de l'engin moteur et du train, le cas échéant, avant toute mise en mouvement, lors de la mise en marche et pendant la marche.

4. **Type de marche et vitesse limite du train en fonction des caractéristiques de la ligne**

Le conducteur de train doit être capable:

— de prendre connaissance des informations qui lui sont transmises avant le départ;
— de déterminer le type de marche et la vitesse limite de son train en fonction de paramètres tels que les limitations de vitesse, les conditions météorologiques ou tout changement dans la signalisation.

5. **Maîtrise de la conduite du train de façon à ne pas dégrader les installations ou le matériel roulant**

Le conducteur de train doit être capable:

— d'utiliser l'ensemble des dispositifs de commande qui sont à sa disposition en respectant les règles applicables;
— de faire démarrer le train en respectant les contraintes d'adhérence et de puissance;

— de in en op het rollend materieel aangebrachte merktekens, met name de gebruikte symbolen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen;
— systemen voor de registratie van ritten;
— elektrische en pneumatische systemen;
— stroomafnemers en hoogspanningsinstallaties;

— communicatiemiddelen (radiosysteem, enz.);

— de regeling van ritten;
— de verschillende onderdelen van het rollend materieel, hun functies en de bijzondere voorzieningen van het getrokken materieel, met name het noodremsysteem op basis van het ontluchten van de treinleiding;
— remsysteem;
— de voor tractievoertuigen specifieke onderdelen;
— tractieketen, motoren en transmissie.

3. **Remproef**

Een treinbestuurder dient in staat te zijn om:

— voor vertrek te verifiëren en te berekenen of de remkracht van de trein overeenkomt met het voor het baanvak voorgeschreven remvermogen, zoals vermeld op de boorddocumenten;
— de werking van de verschillende onderdelen van het remsysteem van het tractievoertuig en in voorkomend geval van de trein te controleren, vóór het in beweging zetten, bij het eerste vertrek en tijdens de rit.

4. **Bedieningswijze en maximumsnelheid van de trein, afhankelijk van de karakteristieken van de lijn**

Een treinbestuurder dient in staat te zijn om:

— kennis te nemen van de informatie aan hem vóór elk vertrek verstrekt;
— de bedieningswijze en de maximumsnelheid van de trein te bepalen op basis van variabele gegevens, bijvoorbeeld snelheidsbeperkingen, weersomstandigheden of wijzigingen aan de seingeving.

5. **Bediening van de trein zonder beschadiging van installaties of rollend materieel**

Een treinbestuurder dient in staat te zijn om:

— alle aanwezige bedieningsknoppen en pedalen volgens de geldende voorschriften te gebruiken;

— de trein, rekening houdend met de adhesie- en vermogensbeperkingen in beweging te zetten;

— d'utiliser le frein pour les ralentissements et les arrêts, en tenant compte du matériel roulant et des installations.

6. **Anomalies**

Le conducteur de train doit:

— pouvoir être attentif aux événements inhabituels concernant la conduite du train;

— être capable d'inspecter le train et d'identifier les signes d'anomalies, de les différencier, de réagir selon leur importance relative et d'essayer d'y remédier, en privilégiant, dans tous les cas, la sécurité du trafic ferroviaire et des personnes;

— connaître les moyens de protection et de communication disponibles.

7. **Incidents et accidents d'exploitation, incendies et accidents affectant des personnes**

Le conducteur de train doit:

— être capable de prendre des mesures de protection et d'alerte en cas d'accident affectant des personnes à bord du train;
— être capable de déterminer si le train transporte des matières dangereuses et de les reconnaître sur la base des documents du train ou de la liste des wagons;
— connaître la procédure d'évacuation d'un train en cas d'urgence.

8. **Conditions de reprise de marche après un incident concernant le matériel roulant**

Après un incident, le conducteur de train doit être capable d'évaluer si le matériel peut continuer à fonctionner et dans quelles conditions, de manière à communiquer dès que possible ces conditions au gestionnaire de l'infrastructure.

Le conducteur de train doit pouvoir déterminer s'il faut procéder à une expertise avant que le train ne reprenne sa route.

9. **Immobilisation du train**

Le conducteur de train doit être capable de prendre les mesures nécessaires pour que le train, ou des parties de celui-ci, ne se mette pas en mouvement inopinément, même dans les situations les plus délicates.

— de remmen te bedienen voor het afremmen en tot stilstand brengen van de trein met inachtneming van het rollend materieel en de installaties.

6. **Onregelmatigheden**

Een treinbestuurder dient:

— in staat te zijn om ongebruikelijke gebeurtenissen op te merken met betrekking tot het besturen van de trein;
— in staat te zijn om de trein te inspecteren en aanwijzingen van onregelmatigheden op te merken en te onderscheiden en ook erop te reageren afhankelijk van de ernst van de zaak en te proberen ze te verhelpen, waarbij altijd voorrang moet worden gegeven aan de veiligheid van personen en het spoorwegverkeer;
— vertrouwd te zijn met de aanwezige beschermings- en communicatievoorzieningen.

7. **Storingen en exploitatieongevallen, brand en ongevallen met personen**

Een treinbestuurder dient:

— in staat te zijn om maatregelen te treffen de trein te beschermen en om assistentie te vragen bij ongevallen met personen in de trein;
— in staat te zijn om te bepalen of de trein gevaarlijke stoffen vervoert en deze te identificeren aan de hand van de treindocumenten en wagonlijsten;
— de procedures te kennen om, in geval van nood, een evacuatie van een trein uit te voeren.

8. **Voorwaarden voor de hervatting van de reis na een storing van het rollend materieel**

Na een storing dient een treinbestuurder in staat te zijn om te beoordelen of en in welke omstandigheden de reis met het betrokken materieel kan worden voortgezet, teneinde de infrastructuurbeheerder zo spoedig mogelijk van deze omstandigheden op de hoogte te brengen.

Treinbestuurders moeten in staat zijn te bepalen of er een deskundig oordeel nodig is alvorens de trein verder kan rijden.

9. **Stilzetten van de trein**

Een treinbestuurder dient in staat te zijn de nodige maatregelen te treffen om te voorkomen dat de trein of een deel daarvan ontijdig in beweging komt, zelfs in de meest ongunstige omstandigheden.

En outre, le conducteur de train doit connaître les mesures permettant d'arrêter un train, ou des parties de celui-ci, dans le cas où il a commencé à se mettre en mouvement inopinément.

Bovendien moet een treinbestuurder weten welke maatregelen hij moet nemen om een ontijdig in beweging geraakte trein of een deel daarvan tot stilstand te brengen.

ANNEXE 12
À LA LOI DU … PORTANT LE CODE FERROVIAIRE

Annexe 12. Connaissances professionnelles relatives aux infrastructures et exigences concernant l'attestation

Questions relatives aux infrastructures

1. ***Essais de frein***

Le conducteur de train doit être capable de vérifier et de calculer, avant le départ, que la puissance de freinage du train correspond à la puissance de freinage requise pour la ligne, telle que spécifiée dans les documents du véhicule.

2. ***Type de marche et vitesse limite en fonction des caractéristiques de la ligne***

Le conducteur de train doit être capable:

— de prendre connaissance des informations qui lui sont transmises, telles que les limitations de vitesse ou tout changement dans la signalisation;
— de déterminer le type de marche et la vitesse limite de son train en fonction des caractéristiques de la ligne.

3. ***Connaissance de la ligne***

Le conducteur de train doit être capable d'anticiper et de réagir de manière adaptée en termes de sécurité et d'autres prestations, telles la ponctualité et des éléments d'ordre économique. En conséquence, il doit avoir une bonne connaissance des lignes et des installations ferroviaires parcourues et de tout autre itinéraire convenu.

Les éléments suivants sont importants:

— les conditions d'exploitation (changements de voie, circulation dans un seul sens, *etc*.);
— la vérification de l'itinéraire et la consultation des documents correspondants;
— la détermination des voies utilisables pour un mode d'exploitation donné;
— les règles de circulation applicables et la signification du système de signalisation;
— le régime d'exploitation;
— le système de cantonnement et les règles associées;
— le nom des gares ainsi que la position et le repérage à distance des gares et postes d'aiguillage, afin d'adapter la conduite en conséquence;

BIJLAGE 12
AAN DE WET VAN … HOUDENDE DE SPOORCODEX

Bijlage 12. Vakkennis betreffende infrastructuur en eisen betreffende het bevoegdheidsbewijs

Infrastructuuraspecten

1. ***Remproeven***

Een treinbestuurder dient in staat te zijn om voor vertrek te verifiëren of de remkracht van de trein overeenkomt met het voor het baanvak voorgeschreven remvermogen, zoals vermeld op de boorddocumenten.

2. ***Bedieningswijze en maximumsnelheid van de trein, afhankelijk van de karakteristieken van de lijn***

Een treinbestuurder dient in staat te zijn om:

— kennis te nemen van de informatie die hem wordt verstrekt, zoals snelheidsbeperkingen of eventueel wijzigingen aan de seingeving;
— de bedieningswijze en maximumsnelheid van de trein te bepalen, op basis van de kenmerken van de lijn.

3. ***Lijnkennis***

Een treinbestuurder dient in staat te zijn te anticiperen en op adequate wijze te reageren wat veiligheid en andere prestaties betreft, zoals punctualiteit en economische aspecten. Daartoe dient hij te beschikken over een gedegen kennis van de lijn en de installaties op zijn route en ook van de eventueel vastgestelde omleidingsroutes.

De volgende elementen zijn van belang:

— de exploitatievoorschriften (spoorverandering, verkeer op enkelspoor, enz.);
— kennis te nemen van de uit te voeren opdracht en de bijbehorende documenten;
— de identificatie van de baanvakken die voor een bepaalde exploitatiewijze kunnen worden gebruikt;
— de toepasselijke verkeersvoorschriften en de betekenis van het seingevingssysteem;
— het exploitatieregime;
— het type van blokstelsel en de bijbehorende voorschriften;
— de stationsnamen en de positie en herkenning op afstand van de stations en seinposten, zodat het rijgedrag hierop kan worden afgestemd;

— la signalisation de transition entre différents systèmes d'exploitation ou d'alimentation en énergie;
— les vitesses limites pour les différentes catégories de trains conduits par l'agent;
— les profils topographiques;
— les conditions particulières de freinage telles que celles applicables aux lignes à fortes pentes;
— les particularités d'exploitation: signaux ou panneaux particuliers, conditions de départ, *etc*.

4. ***Règles de sécurité***

Le conducteur de train doit être capable:

— de ne mettre le train en marche qu'une fois que les conditions requises sont remplies (horaire, ordre ou signal de départ, ouverture des signaux le cas échéant, *etc*.);
— d'observer la signalisation latérale et en cabine, de la décoder sans hésitation ni erreur et d'exécuter les actions prescrites;
— de conduire le train en toute sécurité, en adéquation avec les modes particuliers d'exploitation: marches particulières sur ordre, limitations temporaires de vitesse, circulation en sens contraire, autorisation de franchissement de signaux fermés en cas d'urgence, manœuvres, rotations, circulation sur voie de chantier, *etc*.;
— de respecter les arrêts prévus à l'horaire et les arrêts supplémentaires, et d'effectuer, si nécessaire, les opérations supplémentaires liées au service des voyageurs lors de ces arrêts, notamment l'ouverture et la fermeture des portes.

5. ***Conduite du train***

Le conducteur de train doit être capable:

— de connaître à tout moment sa position sur la ligne qu'il parcourt;
— d'utiliser les freins pour les ralentissements et les arrêts, en tenant compte du matériel roulant et des installations;
— de régler la marche du convoi conformément à l'horaire et aux consignes éventuelles d'économie d'énergie, en tenant compte des caractéristiques de l'engin moteur, du train, de la ligne et de l'environnement.

— de signalering van de overgang op andere exploitatie- of electrische voedingssystemen;
— de maximale snelheden voor de verschillende categorieën treinen waarop de treinbestuurder rijdt;
— het topografische profiel;
— bijzondere remsituaties, zoals op lijnen met steile afdalingen;
— bijzonderheden met betrekking tot de exploitatie: bijzondere seinen of borden, voorwaarden voor vertrek, enz.

4. ***Veiligheidsvoorschriften***

Een treinbestuurder dient in staat te zijn om:

— de trein pas in beweging te zetten wanneer aan alle reglementaire voorwaarden is voldaan (dienstregeling, vertrekbevel of sein, het eventuele openen van de seinen, enz.);
— de seinen langs het spoor en in de stuurpost waar te nemen, onmiddellijk foutloos te interpreteren en de voorgeschreven handelingen uit te voeren;
— veilig te rijden op grond van de specifieke exploitatievoorschriften: opgelegde bijzondere ritinstructies zoals: tijdelijke snelheidsbeperkingen, tegenspoor rijden, toelating om een gesloten sein te passeren in geval van nood, rangeren, rotaties, rijden op werkspoor, enz.;

— op de volgens de dienstregeling opgenomen of de bijkomende plaatsen te stoppen en zo nodig de bijkomende taken in verband met de dienstverlening aan de reizigers op deze stopplaatsen uit te voeren, met name het openen en sluiten van de deuren.

5. ***Besturing van de trein***

Een treinbestuurder dient in staat te zijn om:

— op elk moment zijn positie op de bereden spoorlijn te kennen;
— de remmen te gebruiken voor het afremmen en tot stilstand brengen van de trein met inachtneming van het rollend materieel en de installaties;
— de rijstijl van de trein af te stemmen op de dienstregeling en de eventuele richtlijnen om energie te besparen, door rekening te houden met de eigenschappen van het tractievoertuig, de trein, het baanvak en de omgeving.

6. ***Anomalies***

Le conducteur de train doit être capable:

— d'être attentif, dans la mesure où la conduite du train le permet, aux événements inhabituels concernant l'infrastructure et l'environnement: signaux, voie, alimentation en énergie, passages à niveau, abords de la voie, autre matériel en circulation;
— d'évaluer la distance de franchissement des obstacles;
— de communiquer au gestionnaire de l'infrastructure, dans les meilleurs délais, l'emplacement et la nature des anomalies constatées, en s'assurant d'être bien compris par son interlocuteur;
— en tenant compte de l'infrastructure, de garantir la sécurité du trafic et des personnes ou de prendre des mesures pour la garantir, en tant que de besoin.

7. ***Incidents et accidents d'exploitation, incendies et accidents affectant des personnes***

Le conducteur de train doit être capable:

— de prendre des mesures pour protéger le train et de solliciter une assistance en cas d'accident affectant des personnes;
— de déterminer le lieu d'arrêt du train à la suite d'un incendie et de faciliter l'évacuation des voyageurs si nécessaire;
— de communiquer, dès que possible, des renseignements utiles sur l'incendie s'il ne peut le maîtriser lui-même;
— de communiquer, dès que possible, ces conditions au gestionnaire de l'infrastructure;
— d'évaluer si l'infrastructure permet au véhicule de continuer à rouler et dans quelles conditions.

8. ***Tests linguistiques***

Les conducteurs de train qui doivent communiquer avec le gestionnaire de l'infrastructure sur des questions déterminantes pour la sécurité doit avoir des connaissances linguistiques dans la langue indiquée. Ces connaissances doivent lui permettre de communiquer activement et efficacement dans des situations de routine, des situations problématiques et des situations d'urgence.

Les conducteurs de train doivent être capable d'utiliser les messages et la méthode de communication spécifiés dans la décision 2008/231/CE de la Commission du 1er février 2008 concernant la spécification technique de l'interopérabilité relative au sous-système exploitation du système ferroviaire transeuropéen visée à

6. ***Onregelmatigheden***

Een treinbestuurder dient in staat te zijn om:

— te letten, voor zover de bediening van de trein dit toelaat, op ongebruikelijke gebeurtenissen met betrekking tot de infrastructuur en in de omgeving: seinen, spoor, bovenleiding, spoorwegovergangen, omgeving van het spoor en overig verkeer;
— de afstand waarmee obstakels zijn overschreden, in te schatten;
— de infrastructuurbeheerder zo snel mogelijk op de hoogte te stellen van de plaats en de aard van de geconstateerde onregelmatigheden en zich ervan te vergewissen dat zijn gesprekspartner hem goed begrijpt;
— met inachtneming van de infrastructuur waar nodig de veiligheid van het verkeer en personen te waarborgen of maatregelen te nemen om ze te waarborgen.

7. ***Storingen en ongevallen, brand en ongevallen met personen***

Een treinbestuurder dient in staat te zijn om:

— maatregelen te treffen om de trein te beschermen en om assistentie te vragen bij ongevallen met personen;

— te bepalen waar de trein bij brand tot stilstand dient te worden gebracht en zo nodig de evacuatie van de reizigers te bevorderen;
— zo snel mogelijk bruikbare inlichtingen te verschaffen over de brand in het geval dat hij deze niet zelf kan blussen;
— de infrastructuurbeheerder zo spoedig mogelijk over deze omstandigheden op de hoogte te brengen;
— te beoordelen, rekening houdend met de staat van de infrastructuur, of en in welke omstandigheden de reis met het betrokken materieel kan worden voortgezet.

8. ***Taalexamen***

Treinbestuurders die contact met de infrastructuurbeheerder moeten onderhouden over kritieke veiligheidskwesties dienen te beschikken over kennis van de taal die door de infrastructuurbeheerder wordt voorgeschreven. Deze taalkennis moet hen in staat stellen actief en doeltreffend te communiceren onder normale omstandigheden, in moeilijke situaties en in noodsituaties.

Treinbestuurders dienen in staat te zijn de in de beschikking 2008/231/EG van de Commissie van 1 februari 2008 betreffende de technische specificatie inzake interoperabiliteit van het subsysteem exploitatie van het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem overeenkomstig artikel 6, lid 1, van richtlijn 96/48/EG

l'article 6, paragraphe 1, de la directive 96/48/CE du Conseil abrogeant la décision 2002/734/CE, modifiée par la décision de la Commission du 23 juillet 2012. Il doit pouvoir communiquer conformément au niveau 3 du tableau suivant:

Niveau de langue et de communication

L'aptitude orale dans une langue peut être divisée en cinq niveaux:

Niveau - Description:

5 peut adapter sa manière de parler en fonction de l'interlocuteur, peut avancer une opinion, peut négocier, peut convaincre, peut donner un conseil;

4 peut faire face à des situations totalement imprévues, peut faire des hypothèses, peut exprimer une opinion étayée par des arguments;

3 peut faire face à des situations pratiques comportant un élément imprévu, peut faire une description, peut participer à une conversation simple;

2 peut faire face à des situations pratiques simples, peut poser des questions, peut répondre à des questions;

1 peut parler en utilisant des phrases apprises par cœur.

van de Raad en houdende intrekking van beschikking nr. 2002/734/EG van de Commissie van 30 mei 2002, gewijzigd door de beschikking van de Commissie van 23 juli 2012 opgenomen berichten en communicatiemethodiek toe te passen. Treinbestuurders dienen in staat te zijn te communiceren overeenkomstig niveau 3 van de volgende tabel.

Taalvaardigheids- en communicatieniveau

De mondelinge vaardigheid in een taal kan worden onderverdeeld in vijf niveaus:

Niveau - Omschrijving:

5 kan spreekwijze aanpassen aan elke gesprekspartner, kan een standpunt uiteenzetten, kan onderhandelen, kan overtuigen, kan advies geven;

4 kan totaal onvoorziene situaties aan, kan hypothesen maken, kan een gemotiveerd standpunt uiteenzetten;

3 kan praktische situaties met een onvoorzien aspect aan, kan omschrijven, kan een eenvoudige conversatie voeren;

2 kan eenvoudige praktische situaties aan, kan vragen stellen, kan vragen beantwoorden;

1 kan spreken met voorgeprogrammeerde zinnen.

ANNEXE 13
À LA LOI DU … PORTANT LE CODE FERROVIAIRE

Annexe 13. Fréquence des examens.

La fréquence minimale des examens est la suivante:

a) connaissances linguistiques (uniquement dans le cas où il ne s'agit pas de la langue maternelle de l'intéressé): tous les trois ans ou après toute absence de plus d'un an;

b) connaissance de l'infrastructure (y compris des itinéraires et des règles d'exploitation): tous les trois ans ou après toute absence de plus d'un an sur l'itinéraire concerné;

c) connaissance du matériel roulant: tous les trois ans.

BIJLAGE 13
AAN DE WET VAN … HOUDENDE DE SPOORCODEX

Bijlage 13. Frequentie van de examens

De minimumfrequentie van de examens is als volgt:

a) taalkennis (uitsluitend voor anderstaligen): om de drie jaar of na elke afwezigheid van meer dan één jaar;

b) kennis van de infrastructuur (met inbegrip van kennis van de reisweg en de exploitatievoorschriften): om de drie jaar of na elke afwezigheid van meer dan één jaar op de betrokken reisweg;

c) kennis van rollend materieel: iedere drie jaar.

ANNEXE 14
À LA LOI DU … PORTANT LE CODE FERROVIAIRE

Annexe 14. Champ d'application.

1. **Système ferroviaire transeuropéen conventionnel**

1.1. ***Réseau***

Le réseau du système ferroviaire transeuropéen conventionnel sera celui des lignes conventionnelles du réseau transeuropéen de transport identifiées dans la décision no 1692/96/CE.

Aux fins du présent Code ferroviaire, ce réseau peut être subdivisé selon les catégories suivantes:

— lignes prévues pour le trafic des passagers;
— lignes prévues pour le trafic mixte (passagers et marchandises;
— lignes spécialement conçues ou aménagées pour le trafic des marchandises;
— nœuds "passagers";
— nœuds "marchandises", y compris les terminaux intermodaux;
— voies de raccordement entre les éléments ci-dessus.

Ce réseau comporte les systèmes de gestion du trafic, de localisation et de navigation, les installations techniques de traitement des données et de télécommunication prévues pour le transport de passagers à longue distance et le transport de marchandises sur ce réseau afin de garantir l'exploitation sûre et harmonieuse du réseau et la gestion efficace du trafic.

1.2. ***Véhicules***

Le système ferroviaire transeuropéen conventionnel comprend tous les véhicules aptes à circuler sur tout ou partie du réseau ferroviaire transeuropéen conventionnel, y compris:

— les rames automotrices à moteurs thermiques ou électriques;
— les motrices de traction à moteurs thermiques ou électriques;
— les voitures de passagers;
— les wagons de marchandises, y compris les véhicules conçus pour le transport de camions.

BIJLAGE 14
AAN DE WET VAN … HOUDENDE DE SPOORCODEX

Bijlage 14. Toepassingsgebied

1. **Het trans-Europese conventionele spoorwegsysteem**

1.1. ***Netwerk***

Het netwerk van het trans-Europese conventionele spoorwegsysteem komt overeen met dat van de conventionele lijnen van het trans-Europese vervoersnetwerk die zijn genoemd in beschikking nr. 1692/96/EG.

Voor de toepassing van deze Spoorcodex wordt dit netwerk onderverdeeld in de volgende categorieën:

— lijnen voor personenvervoer;
— lijnen voor gemengd vervoer (personen, goederen);

— lijnen die speciaal zijn ontworpen of aangelegd voor het goederenvervoer;
— knooppunten voor het personenvervoer;
— knooppunten voor het goederenvervoer, met inbegrip van intermodale terminals;
— de verbindingen tussen bovengenoemde onderdelen.

Dit netwerk omvat verkeersleidings-, plaatsbepalings- en navigatiesystemen: technische installaties voor gegevensverwerking en telecommunicatie ten behoeve van het langeafstandsreizigersvervoer en het goederenvervoer over dit netwerk om een veilige en soepele exploitatie van het netwerk en een efficiënte verkeersleiding te waarborgen.

1.2. ***Voertuigen***

Het trans-Europese conventionele spoorwegsysteem omvat alle voertuigen die geschikt zijn om te rijden op het gehele of op een gedeelte van het trans-Europese conventionele spoorwegnetwerk, met inbegrip van:

— al dan niet elektrische motortreinstellen;

— al dan niet elektrische tractievoertuigen;

— reizigersrijtuigen;
— wagons voor vrachtvervoer, met inbegrip van voertuigen die ontworpen zijn voor het vervoer van vrachtwagens.

Le matériel de construction et d'entretien des infrastructures ferroviaires mobiles peut être inclus.

Chacune des catégories ci-dessus est subdivisée en:

— véhicules à usage international;
— véhicules à usage national.

2. **Système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse**

2.1. ***Réseau***

Le réseau du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse est celui des lignes à grande vitesse du réseau transeuropéen de transport identifiées dans la décision n° 1692/96/CE.

Les lignes à grande vitesse comprennent:

— les lignes spécialement construites pour la grande vitesse, équipées pour des vitesses généralement égales ou supérieures à 250 km/h;
— les lignes spécialement aménagées pour la grande vitesse, équipées pour des vitesses de l'ordre de 200 km/h;
— les lignes spécialement aménagées pour la grande vitesse à caractère spécifique en raison de contraintes topographiques, de relief ou d'environnement urbain, dont la vitesse doit être adaptée cas par cas. Cette catégorie comporte aussi les lignes d'interconnexion entre les réseaux à grande vitesse et conventionnel, les traversées de gares, les accès aux terminaux, aux dépôts, *etc*., qui sont parcourues à vitesse conventionnelle par du matériel roulant "grande vitesse".

Ce réseau comporte les systèmes de gestion du trafic, de localisation et de navigation, les installations techniques de traitement des données et de télécommunication prévues pour le transport sur ces lignes afin de garantir l'exploitation sûre et harmonieuse du réseau et la gestion efficace du trafic.

2.2. ***Véhicules***

Le système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse comprend les véhicules conçus pour circuler:

— soit sur les lignes spécialement construites pour la grande vitesse, à une vitesse d'au moins 250 km/h, tout en permettant, dans des circonstances appropriées, d'atteindre des vitesses dépassant 300 km/h;

Uitrusting voor de bouw en het onderhoud van mobiele spoorweginfrastructuur kan hieronder vallen.

Elk van deze categorieën kan worden onderverdeeld in:

— voertuigen voor internationaal gebruik;
— voertuigen voor nationaal gebruik.

2. **Het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem**

2.1. ***Netwerk***

Het netwerk van het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem valt samen met de hogesnelheidslijnen van het trans-Europese vervoersnetwerk die zijn genoemd in beschikking nr. 1692/96/EG.

Het hogesnelheidsnetwerk omvat:

— de speciaal aangelegde hogesnelheidslijnen, die zijn uitgerust voor snelheden van gewoonlijk ten minste 250 km/uur;
— de lijnen die speciaal zijn aangepast voor hoge snelheden en die zijn uitgerust voor snelheden van ongeveer 200 km/uur;
— de lijnen die speciaal zijn aangepast voor hoge snelheden en die een specifiek karakter hebben omdat de snelheid per geval moet worden afgestemd op topografische belemmeringen, het reliëf of de stedelijke bebouwing. Deze categorie omvat ook de verbindingslijnen tussen hogesnelheids- en conventionele netwerken, de doortochten in stations, de toegangen tot terminals en remises, enz., die tegen conventionele snelheid worden gebruikt door "hogesnelheidsmateriaal".

Dit netwerk omvat verkeersleidings-, plaatsbepalings- en navigatiesystemen, technische installaties voor gegevensverwerking en telecommunicatie ten behoeve van het vervoer op deze lijnen, om een veilige en soepele exploitatie van het netwerk en een efficiënte verkeersleiding te waarborgen.

2.2. ***Voertuigen***

Het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem bestaat uit voertuigen die zijn ontworpen om te rijden:

— op speciaal voor hoge snelheid aangelegde lijnen, met een snelheid van ten minste 250 km/uur, waarbij onder geschikte omstandigheden snelheden van meer dan 300 km/uur kunnen worden bereikt;

— soit sur les lignes mentionnées au point 2.1, lorsque cela est compatible avec les niveaux de performance de ces lignes, à une vitesse de l'ordre de 200 km/h.

En outre, les véhicules conçus pour circuler à une vitesse maximale inférieure à 200 km/h qui sont susceptibles de circuler sur tout ou partie du réseau ferroviaire transeuropéen à grande vitesse, lorsque cela est compatible avec les niveaux de performance de ce réseau, remplissent les conditions qui garantissent une exploitation sûre sur ce réseau. A cette fin, les STI pour les véhicules conventionnels précisent également les exigences nécessaires à une exploitation sûre des véhicules conventionnels sur les réseaux à grande vitesse.

3. **Compatibilité du système ferroviaire**

La qualité du transport ferroviaire européen nécessite entre autres une excellente compatibilité entre les caractéristiques du réseau (au sens large du terme, c'est-à-dire comprenant les parties fixes de tous les sous-systèmes concernés) et celles des véhicules (incluant les parties embarquées de tous les sous-systèmes concernés). De cette compatibilité dépendent les niveaux de performances, de sécurité, de qualité du service et leur coût.

4. **Extension du champ d'application**

4.1. ***Sous-catégories de réseaux et de véhicules***

Le champ d'application des STI est étendu progressivement à tout le système ferroviaire, comme indiqué à l'article 8 de la Directive 2008/57/CE. Afin de garantir l'efficacité de l'interopérabilité au regard des coûts, de nouvelles sous-catégories peuvent, au besoin, être mises au point pour toutes les catégories de réseaux et de véhicules visées à la présente annexe. S'il y a lieu, les spécifications fonctionnelles et techniques visées à l'article 5, paragraphe 3 de la Directive 2008/57/CE, peuvent différer selon la sous-catégorie.

4.2. ***Garanties en matière de coûts***

L'analyse coûts/avantages des mesures proposées tiendra notamment compte des éléments ci-après:

— le coût de la mesure proposée;
— les avantages pour l'interopérabilité d'une extension du champ d'application à certaines sous-catégories de réseaux et de véhicules;

— of met een snelheid van ongeveer 200 km/uur op de in punt 2.1 genoemde lijnen, voor zover het prestatieniveau van die lijnen dit mogelijk maakt.

Voorts wordt door voertuigen die zijn ontworpen om te rijden met een maximumsnelheid van minder dan 200 km/uur en die geschikt zijn om te worden ingezet op het gehele of op een gedeelte van het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegnetwerk voor zover het prestatieniveau van dit netwerk dat mogelijk maakt, voldoen aan de eisen voor een veilige werking op dit netwerk. Daartoe bevatten de TSI's voor conventionele voertuigen tevens eisen inzake de veilige werking van conventionele voertuigen op hogesnelheidsnetwerken.

3. **Compatibiliteit binnen het spoorwegsysteem**

Voor een kwalitatief hoogwaardig Europees spoorwegvervoer is onder andere een uitstekende compatibiliteit tussen de kenmerken van het netwerk (in de ruime betekenis van het woord, dus met inbegrip van de vaste componenten van alle betrokken subsystemen) en de voertuigen (met inbegrip van de in alle subsystemen opgenomen delen) een randvoorwaarde. Deze compatibiliteit is bepalend voor het niveau van de prestaties, de veiligheid, de kwaliteit van de dienstverlening en voor de kosten daarvan.

4. **Verruiming van het toepassingsgebied**

4.1. ***Subcategorieën van netwerken en voertuigen***

Het toepassingsgebied van de TSI's wordt geleidelijk verruimd tot het gehele spoorwegsysteem bedoeld in artikel 8 van de richtlijn 2008/57/EG. Met het oog op een kosteneffectieve interoperabiliteit worden alle in deze bijlage vermelde categorieën van netwerken en voertuigen indien nodig verder uitgewerkt in subcategorieën. Zo nodig mogen de functionele en technische specificaties als bedoeld in artikel 5, § 3, van de richtlijn 2008/57/EG, verschillen naargelang van de subcategorie.

4.2. ***Kostenbeheersingsmaatregelen***

Bij het bepalen van de kosten-batenanalyse van de voorgenomen maatregelen, dient onder andere rekening te worden gehouden met de volgende verwachte voordelen:

— kosten van de voorgestelde maatregel;
— voordelen die een verruiming van het toepassingsgebied tot bepaalde subcategorieën van netwerken en voertuigen met zich meebrengt voor de interoperabiliteit;

— la réduction des coûts du capital grâce aux économies d'échelle et à la meilleure utilisation des véhicules;

— la réduction des dépenses d'investissement et des coûts d'entretien/frais d'exploitation grâce à la concurrence accrue entre les fabricants et les entreprises chargées de l'entretien;

— les effets bénéfiques sur l'environnement, grâce aux améliorations techniques du système ferroviaire;

— l'amélioration de la sécurité d'exploitation.

En outre, cette évaluation indiquera les conséquences probables pour tous les opérateurs et acteurs économiques concernés.

— vermindering van de kapitaalkosten en van de lasten ten gevolge van schaalvoordelen en een beter gebruik van voertuigen;

— daling van de investerings- en de onderhouds-/werkingskosten ten gevolge van toegenomen concurrentie tussen producenten en onderhoudsfirma's;

— milieuvoordelen, ten gevolge van technische verbeteringen van het spoorwegsysteem;

— een verbetering van de bedrijfsveiligheid.

Bovendien worden daarin de verwachte gevolgen voor alle betrokken operatoren en economische subjecten vermeld.

ANNEXE 15
À LA LOI DU … PORTANT LE CODE FERROVIAIRE

Annexe 15. Sous-systèmes

1. **Liste des sous-systèmes**

Aux fins du présent Code ferroviaire, le système constituant le système ferroviaire peut être subdivisé selon les sous-systèmes suivants, correspondant:

a) soit à des domaines de nature structurelle:
— infrastructure;
— énergie;
— contrôle-commande et signalisation au sol;
— contrôle-commande et signalisation à bord;
— matériel roulant;

b) soit à des domaines de nature fonctionnelle:
— exploitation et gestion du trafic;
— entretien;
— applications télématiques aux services des passagers et au service du fret.

2. **Description des sous-systèmes**

Pour chaque sous-système ou partie de sous-système, la liste des constituants et des aspects liés à l'interopérabilité est proposée par l'Agence lors de l'élaboration du projet de STI correspondant. Sans préjuger la détermination de ces aspects et constituants d'interopérabilité, ni l'ordre dans lequel les sous-systèmes seront soumis à des STI, les sous-systèmes comprennent les éléments suivants:

2.1. ***Infrastructure***

La voie courante, les appareils de voies, les ouvrages d'art (ponts, tunnels, *etc*.), les infrastructures associées dans les gares (quais, zones d'accès, en incluant les besoins des personnes à mobilité réduite, *etc*.), les équipements de sécurité et de protection.

2.2. ***Énergie***

Le système d'électrification, y compris le matériel aérien et l'équipement au sol du système de mesure de la consommation d'électricité.

BIJLAGE 15
AAN DE WET VAN … HOUDENDE DE SPOORCODEX

Bijlage 15. Subsystemen

1. **Lijst van subsystemen**

Voor de toepassing van deze wet wordt het spoorwegsysteem onderverdeeld in subsystemen die overeenkomen met:

a) ofwel gebieden van structurele aard:
— infrastructuur;
— energie;
— baanuitrusting voor besturing en seingeving;
— boorduitrusting voor besturing en seingeving;
— rollend materieel;

b) ofwel gebieden van functionele aard:

— exploitatie en verkeersleiding;
— onderhoud;
— telecommunicatietoepassingen voor reizigers en vracht.

2. **Beschrijving van de subsystemen**

Voor elk subsysteem of onderdeel van een subsysteem stelt het Bureau bij de opstelling van het betrokken ontwerp-TSI de lijst op van de interoperabiliteitsonderdelen en -aspecten. Onder voorbehoud van de vaststelling van deze aspecten en interoperabiliteitsonderdelen of van de volgorde waarin de subsystemen aan TSI's worden onderworpen, omvatten de subsystemen:

2.1. ***Infrastructuur***

Lopend spoor, wissels, kunstwerken (bruggen, tunnels, enz.), de bij stations behorende infrastructuur (perrons, toegang, voorzieningen voor personen met beperkte mobiliteit, enz.), veiligheids- en beschermingsinstallaties.

2.2. ***Energie***

Het elektrificatiesysteem, met inbegrip van de bovenleiding en de baancomponent van het systeem om het stroomverbruik te meten.

2.3. ***Contrôle-commande et signalisation au sol***

Tous les équipements au sol nécessaires pour assurer la sécurité, la commande et le contrôle des mouvements des trains autorisés à circuler sur le réseau.

2.4. ***Contrôle-commande et signalisation à bord***

Tous les équipements à bord nécessaires pour assurer la sécurité, la commande et le contrôle des mouvements des trains autorisés à circuler sur le réseau.

2.5. ***Exploitation et gestion du trafic***

Les procédures et les équipements associés permettant d'assurer une exploitation cohérente des différents sous-systèmes structurels, tant lors du fonctionnement normal que lors des fonctionnements dégradés, y compris notamment la composition et la conduite des trains, la planification et la gestion du trafic.

Les qualifications professionnelles exigibles pour la réalisation de services transfrontaliers.

2.6. ***Applications télématiques***

Conformément à l'annexe 14, ce sous-système comprend deux parties:

a) les applications au service des passagers, y compris les systèmes d'information des passagers avant et pendant le voyage, les systèmes de réservation et de paiement, la gestion des bagages, la gestion des correspondances entre trains et avec d'autres modes de transport;

b) les applications au service du fret, y compris les systèmes d'information (suivi en temps réel des marchandises et des trains), les systèmes de triage et d'affectation, les systèmes de réservation, de paiement et de facturation, la gestion des correspondances avec d'autres modes de transport, la production des documents d'accompagnement électroniques.

2.7. ***Matériel roulant***

La structure, le système de commande et de contrôle de l'ensemble des équipements du train, les dispositifs de captage du courant électrique, les équipements de traction et de transformation de l'énergie, l'équipement embarqué de mesure de la consommation d'électricité, les équipements de freinage, d'accouplement, les organes de roulement (bogies, essieux, *etc*.) et la

2.3. ***Baanuitrusting voor besturing en seingeving***

Alle uitrusting op en langs de spoorbaan die nodig is om de veiligheid te waarborgen en voor de besturing en controle van de bewegingen van de op het netwerk toegelaten treinen.

2.4. ***Boorduitrusting voor besturing en seingeving***

Alle boorduitrusting die nodig is om de veiligheid te waarborgen en voor de besturing en controle van de bewegingen van de op het netwerk toegelaten treinen.

2.5. ***Exploitatie en verkeersleiding***

De procedures en bijbehorende uitrusting die zorgen voor een coherente exploitatie van de verschillende structurele subsystemen, zowel bij normaal functioneren als bij gestoord bedrijf, met inbegrip van de samenstelling en besturing van de treinen, verkeersplanning en verkeersleiding.

De voor grensoverschrijdende diensten vereiste beroepskwalificaties.

2.6. ***Telematicatoepassingen***

Evenals bijlage 14 omvat dit subsysteem twee delen:

a) de toepassingen ten dienste van de passagiers, met inbegrip van de informatiesystemen voor reizigers vóór en tijdens de reis, reserverings- en betalingssystemen, het bagagebeheer, het beheer van aansluitingen tussen treinen en andere vervoerswijzen;

b) toepassingen voor het vrachtverkeer, met inbegrip van de informatiesystemen (continu volgen van goederen en treinen), rangeer- en samenstellingssystemen, reserverings-, betalings- en factureringssystemen, het beheer van aansluitingen met andere vervoerswijzen, het opstellen van begeleidende elektronische documenten.

2.7. ***Rollend materieel***

De structuur, het besturings- en controlesysteem van de gehele uitrusting van de trein, de stroomafnemers, de tractie-eenheden en transformatoren, boordapparatuur om het stroomverbruik te meten, het remsysteem, koppeling, loopwerk (draaistellen, assen, enz.) en ophanging, deuren, mens/machine-interface (treinbestuurder, ander treinpersoneel dat voor de veiligheid cruciale

suspension, les portes, les interfaces homme/machine (conducteur de train, autres personnels de bord assurant des tâches déterminantes pour la sécurité, passagers, les besoins des personnes à mobilité réduite), les dispositifs de sécurité passifs ou actifs, les dispositifs nécessaires à la santé des passagers et du personnel à bord.

2.8. ***Entretien***

Les procédures, les équipements associés, les installations logistiques d'entretien, les réserves permettant d'assurer les opérations d'entretien correctif et préventif à caractère obligatoire prévues pour assurer l'interopérabilité du système ferroviaire et garantir les performances nécessaires.

taken verricht, passagiers, voorzieningen voor personen met beperkte mobiliteit), passieve en actieve beveiliging, voorzieningen voor de gezondheid van passagiers en treinpersoneel.

2.8. ***Onderhoud***

De procedures, de betrokken uitrusting, de logistieke onderhoudsinstallaties, de reserves waarmee corrigerende en preventieve onderhoudswerkzaamheden dienen te worden uitgevoerd om de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem en de vereiste prestaties te garanderen.

ANNEXE 16
À LA LOI DU … PORTANT LE CODE FERROVIAIRE

Annexe 16. Exigences essentielles

1. **Exigences de portée générale**

1.1. ***Sécurité***

1.1.1. La conception, la construction ou la fabrication, l'entretien et la surveillance des composants critiques pour la sécurité et, plus particulièrement, des éléments participant à la circulation des trains doivent garantir la sécurité au niveau correspondant aux objectifs fixés sur le réseau, y compris dans les situations dégradées spécifiées.

1.1.2. Les paramètres intervenant dans le contact roue-rail doivent respecter les critères de stabilité de roulement nécessaires pour garantir une circulation en toute sécurité à la vitesse maximale autorisée. Les paramètres des équipements de frein doivent permettre l'arrêt sur une distance de freinage donnée à la vitesse maximale autorisée.

1.1.3. Les composants utilisés doivent résister aux sollicitations normales ou exceptionnelles spécifiées pendant leur durée de service. Leurs défaillances fortuites doivent être limitées dans leurs conséquences sur la sécurité par des moyens appropriés.

1.1.4. La conception des installations fixes et des matériels roulants ainsi que le choix des matériaux utilisés doivent viser à limiter la production, la propagation et les effets du feu et des fumées en cas d'incendie.

1.1.5. Les dispositifs destinés à être manœuvrés par les usagers doivent être conçus de façon à ne pas compromettre l'exploitation sûre des dispositifs ou la santé et la sécurité des usagers en cas d'utilisation prévisible mais non conforme aux instructions affichées.

1.2. ***Fiabilité et disponibilité***

La surveillance et l'entretien des éléments fixes ou mobiles participant à la circulation des trains doivent être organisés, menés et quantifiés de manière à maintenir leur fonction dans les conditions prévues.

BIJLAGE 16
AAN DE WET VAN … HOUDENDE DE SPOORCODEX

Bijlage 16. - Essentiële eisen

1. **Algemene eisen**

1.1. ***Veiligheid***

1.1.1. Het ontwerp, de bouw of de fabricage, het onderhoud van en het toezicht op voor de veiligheid kritieke inrichtingen en meer bepaald de bij het treinverkeer betrokken onderdelen moeten de veiligheid waarborgen op het niveau dat beantwoordt aan de voor het netwerk gestelde doelstellingen, ook in de nader omschreven situaties met beperkte werking.

1.1.2. De parameters die van invloed zijn op het contact tussen wiel en rail moeten voldoen aan de criteria inzake rijstabiliteit die noodzakelijk zijn om veilig verkeer bij de toegestane maximumsnelheid te waarborgen. De parameters dienen te garanderen dat het mogelijk is om met de toegestane maximumsnelheid binnen de gegeven remafstand te stoppen.

1.1.3. De gebruikte onderdelen moeten tijdens hun gebruiksduur bestand zijn tegen de normale of de nader omschreven uitzonderlijke belastingen. De gevolgen van onverwachte storingen voor de veiligheid moeten met behulp van geschikte middelen worden beperkt.

1.1.4. De vaste installaties en het rollend materieel moeten zodanig zijn ontworpen en de gebruikte materialen moeten zodanig zijn gekozen dat bij brand het ontstaan, de verspreiding en de gevolgen van vuur en rook zoveel mogelijk worden beperkt.

1.1.5. Inrichtingen die zijn bestemd om door de gebruikers te worden bediend, moeten zodanig zijn ontworpen dat het veilig gebruik van de inrichtingen of de gezondheid en de veiligheid van de gebruikers niet in gevaar wordt gebracht wanneer de inrichtingen worden gebruikt op een wijze die wel voorzienbaar is maar niet in overeenstemming is met de aangegeven methode.

1.2. ***Betrouwbaarheid en beschikbaarheid***

Het toezicht op en het onderhoud van de vaste of mobiele elementen die bij het treinverkeer zijn betrokken, moeten zodanig worden georganiseerd, uitgevoerd en gekwantificeerd dat de werking daarvan in te voorziene omstandigheden in stand wordt gehouden.

1.3. ***Santé***

1.3.1. Les matériaux susceptibles, dans leur mode d'utilisation, de mettre en danger la santé des personnes y ayant accès ne doivent pas être utilisés dans les trains et les infrastructures ferroviaires.

1.3.2. Le choix, la mise en œuvre et l'utilisation de ces matériaux doivent viser à limiter l'émission de fumées ou de gaz nocifs et dangereux, notamment en cas d'incendie.

1.4. ***Protection de l'environnement***

1.4.1. Les incidences sur l'environnement de l'implantation et de l'exploitation du système ferroviaire doivent être évaluées et prises en compte lors de la conception du système selon les dispositions communautaires en vigueur.

1.4.2. Les matériaux utilisés dans les trains et dans les infrastructures doivent éviter l'émission de fumées ou de gaz nocifs et dangereux pour l'environnement, notamment en cas d'incendie.

1.4.3. Les matériels roulants et les systèmes d'alimentation en énergie doivent être conçus et réalisés pour être compatibles, en matière électromagnétique, avec les installations, les équipements et les réseaux publics ou privés avec lesquels ils risquent d'interférer.

1.4.4. L'exploitation du système ferroviaire doit respecter les niveaux réglementaires en matière de nuisances sonores.

1.4.5. L'exploitation du système ferroviaire ne doit pas être à l'origine, dans le sol, d'un niveau de vibrations inadmissible pour les activités et le milieu traversé proches de l'infrastructure et en état normal d'entretien.

1.5. ***Compatibilité technique***

Les caractéristiques techniques des infrastructures et des installations fixes doivent être compatibles entre elles et avec celles des trains appelés à circuler sur le système ferroviaire.

Lorsque le respect de ces caractéristiques se révèle difficile dans certaines parties du réseau, des solutions temporaires, garantissant la compatibilité future, peuvent être mises en oeuvre.

1.3. ***Gezondheid***

1.3.1. De materialen die, bij het beoogde gebruik, de gezondheid van de personen die daartoe toegang hebben, in gevaar kunnen brengen, mogen niet gebruikt worden in de treinen en de spoorweginfrastructuren.

1.3.2. Deze materialen moeten zodanig worden gekozen, aangewend en gebruikt dat de emissie van rook of schadelijke en gevaarlijke gassen, met name bij brand, wordt beperkt.

1.4. ***Bescherming van het milieu***

1.4.1. Bij het ontwerpen van het spoorwegsysteem moeten de gevolgen voor het milieu van de aanleg en exploitatie van dat systeem worden beoordeeld en in aanmerking worden genomen overeenkomstig de geldende Gemeenschapsbepalingen.

1.4.2. De in de treinen en de infrastructuren gebruikte materialen moeten de emissie van rook of voor het milieu gevaarlijke en schadelijke gassen, met name bij brand, voorkomen.

1.4.3. Het rollend materieel en de energievoorzieningssystemen moeten zodanig zijn ontworpen en uitgevoerd dat zij uit elektromagnetisch oogpunt compatibel zijn met de installaties, voorzieningen en openbare of particuliere netwerken waarmee zij kunnen interfereren.

1.4.4. Bij de exploitatie van het spoorwegnetwerk moeten de wettelijke normen inzake geluidshinder in acht worden genomen.

1.4.5. De exploitatie van het spoorwegnetwerk mag geen trillingsniveau in de bodem veroorzaken dat ontoelaatbaar is met het oog op de activiteiten en het milieu in de nabijheid van de infrastructuur en in normale staat van onderhoud.

1.5. ***Technische compatibiliteit***

De technische eigenschappen van de infrastructuren en de vaste installaties moeten onderling en met die van de treinen die op het spoorwegnetwerk rijden compatibel zijn.

Wanneer het op bepaalde gedeelten van het netwerk moeilijk is om deze technische eigenschappen in acht te nemen, mogen tijdelijke oplossingen, waardoor de compatibiliteit in de toekomst wordt gewaarborgd, ten uitvoer worden gelegd.

2. **Exigences particulières à chaque sous-système**

2.1. ***Infrastructure***

2.1.1. *Sécurité*

Des dispositions adaptées doivent être prises pour éviter l'accès ou les intrusions indésirables dans les installations.

Des dispositions doivent être prises pour limiter les dangers encourus par les personnes, notamment lors du passage des trains dans les gares.

Les infrastructures auxquelles le public a accès doivent être conçues et réalisées de manière à limiter les risques pour la sécurité des personnes (stabilité, incendie, accès, évacuation, quai, *etc.*).

Des dispositions appropriées doivent être prévues pour prendre en compte les conditions particulières de sécurité dans les tunnels et les viaducs de grande longueur.

2.2. ***Energie***

2.2.1. *Sécurité*

Le fonctionnement des installations d'alimentation en énergie ne doit compromettre la sécurité ni des trains, ni des personnes (usagers, personnel d'exploitation, riverains et tiers).

2.2.2. *Protection de l'environnement*

Le fonctionnement des installations d'alimentation en énergie électrique ou thermique ne doit pas perturber l'environnement au-delà des limites spécifiées.

2.2.3. *Compatibilité technique*

Les systèmes d'alimentation en énergie électrique/thermique utilisés doivent:

— permettre aux trains de réaliser les performances spécifiées;
— dans le cas des systèmes d'alimentation en énergie électrique, être compatibles avec les dispositifs de captage installés sur les trains.

2. **Bijzondere eisen voor elk subsysteem**

2.1. ***Infrastructuur***

2.1.1. *Veiligheid*

Er moeten aangepaste maatregelen worden getroffen om de toegang tot of ongewenste binnendringing in de installaties te voorkomen.

Er moeten maatregelen worden getroffen om de gevaren voor personen te beperken, met name in stations waar treinen passeren.

Infrastructuren die voor het publiek toegankelijk zijn, moeten zodanig zijn ontworpen en uitgevoerd dat de gevaren voor de veiligheid van personen beperkt zijn (stabiliteit, brand, toegang, ontruiming, perron enz.).

Er moeten dienstige maatregelen worden getroffen om rekening te houden met de bijzondere veiligheidsomstandigheden in tunnels en in viaducten met een aanzienlijke lengte.

2.2. ***Energie***

2.2.1. *Veiligheid*

De werking van de energievoorzieningsinstallaties mag de veiligheid van treinen of personen (gebruikers, spoorwegpersoneel, aanwonenden en derden) niet in gevaar brengen.

2.2.2. *Bescherming van het milieu*

De werking van de elektrische of thermische energievoorzieningsinstallaties mag geen verstoring van het milieu teweegbrengen die de aangegeven grenzen overschrijdt.

2.2.3. *Technische compatibiliteit*

De elektrische of thermische energievoorzieningssystemen die worden gebruikt, moeten:

— de treinen in staat stellen de opgegeven prestaties te verrichten;
— bij elektrische energievoorziening compatibel zijn met de op de treinen gemonteerde stroomafname-inrichtingen.

2.3. ***Contrôle-commande et signalisation***

2.3.1. *Sécurité*

Les installations et les procédures de contrôle-commande et de signalisation utilisées doivent permettre une circulation des trains présentant le niveau de sécurité correspondant aux objectifs fixés sur le réseau. Les systèmes de contrôle-commande et de signalisation doivent continuer à permettre la circulation en toute sécurité des trains autorisés à rouler en situation dégradée spécifiée.

2.3.2. *Compatibilité technique*

Toute nouvelle infrastructure et tout nouveau matériel roulant construits ou développés après l'adoption de systèmes de contrôle-commande et de signalisation compatibles doivent être adaptés à l'utilisation de ces systèmes.

Les équipements de contrôle-commande et de signalisation installés au sein des postes de conduite des trains doivent permettre une exploitation normale, dans les conditions spécifiées, sur le système ferroviaire.

2.4. ***Matériel roulant***

2.4.1. *Sécurité*

Les structures des matériels roulants et des liaisons entre les véhicules doivent être conçues de manière à protéger les espaces où se trouvent les passagers et les espaces de conduite en cas de collision ou de déraillement.

Les équipements électriques ne doivent pas compromettre la sécurité de fonctionnement des installations de contrôle-commande et de signalisation.

Les techniques de freinage ainsi que les efforts exercés doivent être compatibles avec la conception des voies, des ouvrages d'art et des systèmes de signalisation.

Des dispositions doivent être prises en matière d'accès aux constituants sous tension pour ne pas mettre en danger la sécurité des personnes.

En cas de danger, des dispositifs doivent permettre aux passagers d'avertir le conducteur de train et au personnel d'accompagnement d'entrer en contact avec celui-ci.

2.3. ***Besturing en seingeving***

2.3.1. *Veiligheid*

De besturings- en seingevingsinstallaties en -handelingen die voor het spoorwegsysteem worden gebruikt, moeten treinverkeer mogelijk maken op het veiligheidsniveau dat beantwoordt aan de doelstellingen voor het netwerk. De besturings- en seingevingsinstallaties moeten te allen tijde zo functioneren dat treinen die in welbepaalde moeilijke situaties mogen rijden, volkomen veilig kunnen circuleren.

2.3.2. *Technische compatibiliteit*

Nieuwe infrastructuren en nieuw rollend materieel die zijn ontwikkeld of gebouwd na de invoering van compatibele besturings- en seinstelsels moeten aan de toepassing van deze systemen worden aangepast.

Besturings- en seingevingsinstallaties in de stuurcabine van een trein moeten een normale exploitatie in de opgegeven omstandigheden in het spoorwegsysteem mogelijk maken.

2.4. ***Rollend materieel***

2.4.1. *Veiligheid*

De constructie van het rollend materieel en van de verbindingen tussen de rijtuigen moet zodanig zijn ontworpen dat de ruimten voor de reizigers en de treinbestuurder bij botsing of ontsporing beschermd zijn.

De elektrische uitrusting mag de veilige werking van de besturings- en seingevingsinstallaties niet in gevaar brengen.

De remtechnieken en de uitgeoefende krachten moeten compatibel zijn met het ontwerp van de sporen, de kunstwerken en de seinstelsels.

Er moeten maatregelen worden getroffen met betrekking tot de toegang tot onder spanning staande onderdelen, teneinde de veiligheid van personen niet in gevaar te brengen.

Er moeten inrichtingen zijn aangebracht die het mogelijk maken dat de reizigers gevaren melden aan de treinbestuurder en dat het treinpersoneel bij gevaar in contact kan treden met de treinbestuurder.

Les portes d'accès doivent être dotées d'un système de fermeture et d'ouverture qui garantisse la sécurité des passagers.

Des issues de secours doivent être prévues et signalées.

Des dispositions appropriées doivent être prévues pour prendre en compte les conditions particulières de sécurité dans les tunnels de grande longueur.

Un système d'éclairage de secours d'une intensité et d'une autonomie suffisantes est obligatoire à bord des trains.

Les trains doivent être équipés d'un système de sonorisation permettant la transmission de messages aux passagers par le personnel de bord.

2.4.2. *Fiabilité et disponibilité*

La conception des équipements vitaux, de roulement, de traction et de freinage ainsi que de contrôle-commande doit permettre, en situation dégradée spécifiée, la poursuite de la mission du train sans conséquences néfastes pour les équipements restant en service.

2.4.3. *Compatibilité technique*

Les équipements électriques doivent être compatibles avec le fonctionnement des installations de contrôle-commande et de signalisation.

Dans le cas de la traction électrique, les caractéristiques des dispositifs de captage de courant doivent permettre la circulation des trains sous les systèmes d'alimentation en énergie du système ferroviaire.

Les caractéristiques du matériel roulant doivent lui permettre de circuler sur toutes les lignes sur lesquelles son exploitation est prévue, compte tenu des conditions climatiques qui prévalent.

2.4.4. *Contrôle*

Les trains doivent être équipés d'un appareil enregistreur. Les données collectées par cet appareil et le traitement des informations doivent être harmonisés.

De toegangsdeuren moeten van een systeem voor het openen en sluiten daarvan zijn voorzien dat de veiligheid van de reizigers waarborgt.

Er moet in nooduitgangen en in de aanduiding daarvan zijn voorzien.

Er moeten passende maatregelen worden getroffen om rekening te houden met de bijzondere veiligheidsomstandigheden in tunnels met een aanzienlijke lengte.

Een noodverlichtingssysteem van voldoende sterkte en met voldoende eigen voeding is verplicht aan boord van de treinen.

De treinen moeten zijn voorzien van een geluidsinstallatie waarmee het treinpersoneel berichten kunnen doorgeven aan de passagiers.

2.4.2. *Betrouwbaarheid en beschikbaarheid*

Het ontwerp van de vitale rij-, tractie-, rem- en besturingsuitrusting moet het mogelijk maken dat de trein in een nader omschreven situatie met beperkte werking de reis voortzet zonder nadelige gevolgen voor de uitrusting die nog functioneert.

2.4.3. *Technische compatibiliteit*

De elektrische uitrusting moet compatibel zijn met de werking van de besturings- en seingevingsinstallaties.

In het geval van elektrische tractie, moeten de eigenschappen van de stroomafname-inrichtingen het treinverkeer met de verschillende energievoorzieningssystemen van het spoorwegsysteem mogelijk maken.

De eigenschappen van het rollend materieel moeten het rijden op alle lijnen waarop de exploitatie ervan is gepland, mogelijk maken, rekening houdend met relevante klimatologische omstandigheden.

2.4.4. *Controle*

Treinen moeten worden uitgerust met een registratieapparaat. De met dit apparaat verkregen gegevens en de verwerking ervan moeten worden geharmoniseerd.

2.5. ***Entretien***

2.5.1. *Santé et sécurité*

Les installations techniques et les procédures utilisées dans les centres doivent garantir une exploitation sûre du sous-système concerné et ne pas constituer un danger pour la santé et la sécurité.

2.5.2. *Protection de l'environnement*

Les installations techniques et les procédures utilisées dans les centres d'entretien ne doivent pas dépasser les niveaux de nuisance admissibles pour le milieu environnant.

2.5.3. *Compatibilité technique*

Les installations d'entretien traitant le matériel roulant doivent permettre d'effectuer les opérations de sécurité, d'hygiène et de confort sur tout le matériel pour lesquelles elles ont été conçues.

2.6. ***Exploitation et gestion du trafic***

2.6.1. *Sécurité*

La mise en cohérence des règles d'exploitation des réseaux ainsi que la qualification des conducteurs de train, du personnel de bord et des centres de contrôle doivent garantir une exploitation sûre, en tenant compte des exigences différentes des services transfrontaliers et intérieurs.

Les opérations et périodicités d'entretien, la formation et la qualification du personnel d'entretien et des centres de contrôle, ainsi que le système d'assurance qualité mis en place dans les centres de contrôle et d'entretien des opérateurs concernés doivent garantir un haut niveau de sécurité.

2.6.2. *Fiabilité et disponibilité*

Les opérations et périodicités d'entretien, la formation et la qualification du personnel d'entretien et des centres de contrôle, ainsi que le système d'assurance qualité mis en place par les opérateurs concernés dans les centres de contrôle et d'entretien doivent garantir un haut niveau de fiabilité et de disponibilité du système.

2.6.3. *Compatibilité technique*

La mise en cohérence des règles d'exploitation des réseaux ainsi que la qualification des conducteurs de

2.5. ***Onderhoud***

2.5.1. *Gezondheid en veiligheid*

De technische installaties en de methoden die in de centra worden toegepast, moeten een veilig gebruik van het betrokken subsysteem garanderen en mogen geen gevaar vormen voor de gezondheid en de veiligheid.

2.5.2. *Bescherming van het milieu*

De technische installaties en de methoden die in de onderhoudscentra worden toegepast, mogen het toegestane niveau van schadelijke gevolgen voor het omgevingsmilieu niet overschrijden.

2.5.3. *Technische compatibiliteit*

De onderhoudsinstallaties voor het rollend materieel moeten het mogelijk maken op al het materieel de veiligheids-, hygiëne- en comfortbehandelingen te verrichten waarvoor zij zijn ontworpen.

2.6. ***Exploitatie en verkeersleiding***

2.6.1. *Veiligheid*

Het op elkaar afstemmen van de exploitatievoorschriften van de netwerken en de kwalificatie van de treinbestuurders, het treinpersoneel en het personeel van de onderhoudscentra moeten een veilige exploitatie waarborgen, rekening houdend met de verschillende eisen van grensoverschrijdende en binnenlandse diensten.

De periodieke onderhoudsbeurten, de opleiding en de kwalificatie van het onderhoudspersoneel en de onderhoudscentra en het kwaliteitsborgingssysteem dat in de controle- en onderhoudscentra van de betrokken exploitanten is opgezet, moeten een hoog veiligheidsniveau waarborgen.

2.6.2. *Betrouwbaarheid en beschikbaarheid*

De periodieke onderhoudsbeurten, de opleiding en de kwalificatie van het onderhoudspersoneel en de onderhoudscentra en het kwaliteitsborgingssysteem dat door de betrokken exploitanten in de controle- en onderhoudscentra is opgezet, moeten een hoog niveau van betrouwbaarheid en beschikbaarheid van het systeem waarborgen.

2.6.3. *Technische compatibiliteit*

Het op elkaar afstemmen van de exploitatievoorschriften van de netwerken, alsmede de kwalificatie van de

train, du personnel de bord et du personnel chargé de la gestion de la circulation doivent garantir l'efficacité de l'exploitation sur le système ferroviaire, en tenant compte des exigences différentes des services transfrontaliers et intérieurs.

2.7. ***Applications télématiques au service des passagers et du fret***

2.7.1. *Compatibilité technique*

Les exigences essentielles dans le domaine des applications télématiques garantissent une qualité de service minimale aux passagers et aux clients du secteur marchandises, plus particulièrement en termes de compatibilité technique.

Pour ces applications, il faut veiller à ce que:

— les bases de données, les logiciels et les protocoles de communication des données soient développés de sorte à garantir un maximum de possibilités d'échanges de données entre applications différentes et entre opérateurs différents, en excluant les données commerciales confidentielles;
— les informations soient aisément accessibles aux utilisateurs.

2.7.2. *Fiabilité et disponibilité*

Les modes d'utilisation, de gestion, de mise à jour et d'entretien de ces bases de données, logiciels et protocoles de communication des données doivent garantir l'efficacité de ces systèmes et la qualité du service.

2.7.3. *Santé*

Les interfaces de ces systèmes avec les utilisateurs doivent respecter les règles minimales en matière ergonomique et de protection de la santé.

2.7.4. *Sécurité*

Des niveaux d'intégrité et de fiabilité suffisants doivent être assurés pour le stockage ou la transmission d'informations liées à la sécurité.

treinbestuurders, het treinpersoneel en de verkeersleiding moeten de doeltreffendheid van de exploitatie op het spoorwegsysteem waarborgen, rekening houdend met de verschillende eisen van grensoverschrijdende en binnenlandse diensten.

2.7. ***Telematicatoepassingen voor passagiers en vracht***

2.7.1. *Technische compatibiliteit*

De essentiële eisen op het gebied van telematicatoepassingen die een minimumdienstverleningskwaliteit voor de reizigers en de klanten in de goederenvervoersector moeten garanderen, hebben meer bepaald betrekking op de technische compatibiliteit.

Wat deze toepassingen betreft moet ervoor worden gezorgd dat:

— de databanken, de programma's en de communicatieprotocollen voor gegevensoverdracht zodanig worden ontwikkeld dat de mogelijkheden voor gegevensuitwisseling tussen verschillende toepassingen en tussen verschillende exploitanten maximaal zijn met uitzondering van vertrouwelijke commerciële gegevens;
— de gebruikers gemakkelijk toegang hebben tot de informatie.

2.7.2. *Betrouwbaarheid en beschikbaarheid*

De wijze van gebruik, het beheer, de bijwerking en het onderhoud van deze databanken, programma's en communicatieprotocollen voor gegevensoverdracht, moeten de doelmatigheid van deze systemen en de kwaliteit van de dienstverlening waarborgen.

2.7.3. *Gezondheid*

De interfaces tussen deze systemen en de gebruikers moeten voldoen aan minimumvoorschriften op het gebied van ergonomie en bescherming van de gezondheid.

2.7.4. *Veiligheid*

Voor de opslag en doorgifte van gegevens die verband houden met de veiligheid zijn adequate integriteits- en betrouwbaarheidsniveaus vereist.

ANNEXE 17
À LA LOI DU … PORTANT LE CODE FERROVIAIRE

Annexe 17. Déclaration “CE” de conformité et d’aptitude à l’emploi des constituants d’interopérabilité

1. **Constituants d'interopérabilité**

La déclaration "CE" s'applique aux constituants d'interopérabilité concernés par l'interopérabilité du système ferroviaire, visés à l'article 153. Ces constituants d'interopérabilité peuvent être:

1.1. ***Des constituants banalisés***

Ce sont les constituants qui ne sont pas propres au système ferroviaire et qui peuvent être utilisés tels quels dans d'autres domaines.

1.2. ***Des constituants banalisés avec des caractéristiques spécifiques***

Ce sont les constituants qui ne sont pas en tant que tels propres au système ferroviaire mais qui doivent démontrer des performances spécifiques lorsqu'ils sont utilisés dans le domaine ferroviaire.

1.3. ***Des constituants spécifiques***

Ce sont les constituants qui sont propres aux applications ferroviaires.

2. **Champ d'application**

La déclaration "CE" concerne:

— soit l'évaluation, par un (des) organisme(s) notifié(s), de la conformité intrinsèque d'un constituant d'interopérabilité, considéré isolément, avec les spécifications techniques qu'il doit respecter;
— soit l'évaluation/appréciation, par un (des) organisme(s) notifié(s), de l'aptitude à l'emploi d'un constituant d'interopérabilité, considéré dans son environnement ferroviaire, en particulier dans le cas où des interfaces sont en jeu, par rapport aux spécifications techniques, notamment de nature fonctionnelle, qui doivent être vérifiées.

Les procédures d'évaluation mises en oeuvre par les organismes notifiés, au stade de la conception ainsi qu'à celui de la production, font appel aux modules définis dans la décision 93/465/CEE suivant les conditions indiquées dans les STI.

BIJLAGE 17
AAN DE WET VAN … HOUDENDE DE SPOORCODEX

Bijlage 17. “EG”-verklaring van conformiteit en geschiktheid voor gebruik van de interoperabiliteitsonderdelen

1. **Interoperabiliteitsonderdelen**

De EG-verklaring heeft betrekking op de interoperabiliteitsonderdelen van het spoorwegsysteem, als bedoeld in artikel153. Deze interoperabiliteitsonderdelen kunnen de vorm aannemen van:

1.1. ***Onderdelen voor algemeen gebruik***

Dit zijn onderdelen die niet specifiek zijn ontworpen voor het spoorwegsysteem en die in ongewijzigde vorm voor andere toepassingen kunnen worden gebruikt.

1.2. ***Onderdelen voor algemeen gebruik met specifieke eigenschappen***

Dit zijn onderdelen die niet specifiek voor het spoorwegsysteem zijn ontworpen, maar die specifieke prestaties moeten leveren bij gebruik in de spoorwegsector.

1.3. ***Specifieke onderdelen***

Dit zijn onderdelen die specifiek zijn ontworpen voor spoorwegtoepassingen.

2. **Toepassingsgebied**

De “EG”-verklaring heeft betrekking op:

— hetzij de beoordeling, door een aangemelde instantie, van de intrinsieke conformiteit van een op zichzelf beschouwd interoperabiliteitsdeel met de technische specificaties waaraan het moet voldoen;
— hetzij de beoordeling/waardering, door een aangemelde instantie, van de geschiktheid voor gebruik van een binnen de spoorwegsector beschouwd interoperabiliteitsdeel, met name wanneer dit van belang is voor interfaces, aan de hand van de technische specificaties, in het bijzonder van functionele aard, waarvan de inachtneming moet worden nagegaan.

Bij de beoordelingsprocedures die door de aangemelde instanties zowel in het ontwerp- als in het productiestadium worden gevolgd, wordt gebruikgemaakt van de in het besluit 93/465/EEG opgenomen modules volgens de voorschriften van de TSI.

3. **Contenu de la déclaration "CE"**

La déclaration " CE " de conformité ou d'aptitude à l'emploi et les documents qui l'accompagnent doivent être datés et signés.

Cette déclaration doit être rédigée dans la même langue que la notice d'instruction et comprendre les éléments suivants:

— références de la Directive 2008/57/CE;

— nom et adresse du fabricant ou de son mandataire établi dans l'Union (indiquer la raison sociale et l'adresse complète; en cas de mandataire, indiquer également la raison sociale du fabricant);
— description du constituant d'interopérabilité (marque, type, *etc*.);
— indication de la procédure suivie pour déclarer la conformité ou l'aptitude à l'emploi (article 14);

— toutes les descriptions pertinentes auxquelles répondent le constituant d'interopérabilité et en particulier les conditions d'utilisation;
— nom et adresse de l'organisme (des organismes) notifié(s) qui est (sont) intervenu(s) dans la procédure suivie en ce qui concerne la conformité ou l'aptitude à l'emploi et date du certificat d'examen assortie, le cas échéant, de la durée et des conditions de validité du certificat;

— le cas échéant, référence des spécifications européennes;
— identification du signataire ayant reçu pouvoir d'engager le fabricant ou son mandataire établi dans l'Union européenne.

3. **Inhoud van de "EG"-verklaring**

De "EG"-verklaring van conformiteit of van geschiktheid voor gebruik, alsmede de bijgevoegde documenten, moeten gedateerd en ondertekend worden.

Deze verklaring moet worden opgesteld in dezelfde taal als de handleiding en moet de volgende gegevens bevatten:

— de verwijzingen naar de Richtlijn 2008/57/EG;
— naam en adres van de fabrikant of diens in de Unie gevestigde gemachtigde (firmanaam en volledig adres en, wanneer het een gemachtigde betreft, ook de firmanaam van de fabrikant);
— beschrijving van het interoperabiliteitsdeel (merk, type, enz.);
— omschrijving van de voor de opstelling van de verklaring van conformiteit, respectievelijk geschiktheid voor gebruik, gevolgde procedure (artikel 14);
— alle relevante beschrijvingen waaraan het interoperabiliteitsdeel beantwoordt en met name de gebruiksvoorwaarden;
— naam en adres van de aangemelde instantie (instanties) die is (zijn) betrokken bij de voor de beoordeling van de conformiteit, respectievelijk de geschiktheid voor gebruik, gevolgde procedure en datum van het onderzoekcertificaat, in voorkomend geval met vermelding van de geldigheidsduur en van de voorwaarden waaronder het certificaat geldig is;
— in voorkomend geval, de referentie van de Europese specificaties;
— de identiteit van de ondertekenaar aan wie de bevoegdheid is verleend om, namens de fabrikant of diens in de Europese Unie gevestigde gemachtigde, verplichtingen aan te gaan.

ANNEXE 18
À LA LOI DU … PORTANT LE CODE FERROVIAIRE

Annexe 18. Déclaration “CE “de vérification des sous-systèmes

1. **Déclaration "CE" de vérification des sous-systèmes**

La déclaration "CE" de vérification et les documents qui l'accompagnent doivent être datés et signés.

Ladite déclaration doit se fonder sur les informations provenant de la procédure de vérification "CE" des sous-systèmes telle qu'elle est définie dans la partie 2 de l'annexe 19. Cette déclaration doit être rédigée dans la même langue que le dossier technique et comprendre au moins les éléments suivants:

— les références de la directive;
— les nom et adresse de l'entité adjudicatrice ou du fabricant, ou de son mandataire établi dans l'Union européenne (indiquer la raison sociale et l'adresse complète; en cas de mandataire, indiquer également la raison sociale de l'entité adjudicatrice ou du fabricant);
— une description succincte du sous-système;
— les nom et adresse de l'organisme notifié qui a procédé à la vérification "CE" visée à l'article 172;
— les références des documents figurant dans le dossier technique;
— toutes les dispositions pertinentes temporaires ou définitives auxquelles doit se conformer le sous-système, et notamment, le cas échéant, les restrictions ou conditions d'exploitation;
— si les dispositions sont temporaires: la durée de validité de la déclaration " CE ";
— l'identité du signataire.

Dans le cas où il est fait référence, dans l'annexe 19, à la déclaration ACI " CE ", les dispositions de la présente partie s'appliquent à cette déclaration.

2. **Déclaration de vérification des sous-systèmes en cas de règles nationales**

Dans le cas où il est fait référence dans l'annexe 19 à la déclaration de vérification des sous-systèmes en cas de règles nationales, les dispositions de la partie 1 s'appliquent *mutatis mutandis* à cette déclaration.

BIJLAGE 18
AAN DE WET VAN … HOUDENDE DE SPOORCODEX

Bijlage 18. “EG “-keuringsverklaring voor subsystemen

1. **"EG"-keuringsverklaring van subsystemen**

De "EG"-keuringsverklaring en de bijgevoegde documenten dienen te worden gedateerd en ondertekend.

De "EG"-keuringsverklaring is gebaseerd op de door toepassing van de "EG"-keuringsprocedure voor subsystemen als bedoeld in afdeling 2 van bijlage 19 verkregen informatie. De verklaring moet gesteld zijn in dezelfde taal als die van het technisch dossier en minstens de onderstaande elementen bevatten:

— de referenties van de richtlijn;
— naam en adres van de aanbestedende dienst of de fabrikant, of diens in de Europese Unie gevestigde gemachtigde (firmanaam en volledig adres en, wanneer het een gemachtigde betreft, ook de firmanaam van de aanbestedende dienst of de fabrikant);
— een beknopte beschrijving van het subsysteem;
— naam en adres van de aangemelde instantie die de in artikel 172 bedoelde "EG"-keuring heeft uitgevoerd;
— de referenties van de documenten in het technisch dossier;
— alle tijdelijke of definitieve toepasselijke bepalingen waaraan het subsysteem dient te voldoen en met name, in voorkomend geval, alle exploitatiebeperkingen of -voorwaarden;
— indien tijdelijk: de geldigheidsduur van de "EG"-verklaring;
— de identiteit van de ondertekenaar.

Wanneer in bijlage 19 naar de " EG "-TKV-verklaring wordt verwezen, zijn de bepalingen van dat deel van toepassing op die verklaring.

2. **Keuringsverklaring van subsystemen bij toepassing van nationale voorschriften**

Wanneer in bijlage 19 wordt verwezen naar de keuringsverklaring van subsystemen bij toepassing van nationale voorschriften, is deel 1 *mutatis mutandis* van toepassing op die verklaring.

ANNEXE 19
À LA LOI DU … PORTANT LE CODE FERROVIAIRE

Annexe 19. Procédure de vérification “CE” des sous-systèmes

1. PRINCIPES GÉNÉRAUX

La procédure de vérification "CE" d'un sous-système consiste à contrôler et attester qu'un sous-système:

— est conçu, construit et installé de manière à satisfaire aux exigences essentielles le concernant, et

— peut être mis en service.

2. PROCÉDURE DE VÉRIFICATION "CE"

2.1. *Introduction*

La vérification "CE" est la procédure par laquelle un organisme notifié contrôle et atteste que le sous-système:

— satisfait à la (aux) STI pertinente(s);
— est conforme aux autres dispositions réglementaires découlant du Traité.

2.2. *Eléments du sous-système et étapes*

2.2.1. *Attestation de contrôle intermédiaire (ACI)*

Si les STI le précisent ou, le cas échéant, à la requête du demandeur, le sous-système peut être subdivisé en plusieurs éléments ou contrôlé à certaines étapes de la procédure de vérification.

L'attestation de contrôle intermédiaire (ACI) est la procédure par laquelle un organisme notifié contrôle et atteste certains éléments du sous-système ou certaines étapes de la procédure de vérification.

Chaque ACI conduit à la délivrance d'un certificat d'ACI "CE" par l'organisme notifié choisi par le demandeur qui, le cas échéant, établit ensuite une déclaration d'ACI "CE". Le certificat d'ACI et la déclaration d'ACI doivent faire référence aux STI avec lesquelles la conformité a été évaluée

BIJLAGE 19
AAN DE WET VAN … HOUDENDE DE SPOORCODEX

Bijlage 19. “EG”-Keuringsprocedure voor subsystemen

1. ALGEMENE BEGINSELEN

De "EG"-keuring van een subsysteem is de procedure volgens welke een aangemelde instantie nagaat of en verklaart dat het subsysteem:

— op dusdanige wijze is ontworpen, vervaardigd en geïnstalleerd dat het aan de toepasselijke essentiële eisen voor dat subsysteem voldoet, en
— mag worden in dienst genomen.

2. "EG"-KEURINGSPROCEDURE

2.1. *Inleiding*

De "EG"-keuring is de procedure volgens welke een aangemelde instantie nagaat of en verklaart dat het subsysteem:

— in overeenstemming is met de toepasselijke TSI('s);
— voldoet aan de overige uit het Verdrag afgeleide bepalingen.

2.2. *Onderdelen van het subsysteem en stadia*

2.2.1. *Tussentijdse keuringsverklaring (TKV)*

Indien de TSI's daarin voorzien of desgevallend op verzoek van de aanvrager, kan het subsysteem worden ingedeeld in bepaalde onderdelen of worden gecontroleerd in bepaalde stadia van de keuringsprocedure.

De tussentijdse keuringsverklaring (TKV) is de procedure waarbij een aangemelde instantie bepaalde onderdelen van het subsysteem in bepaalde stadia van de keuringsprocedure controleert en certificeert.

Na elke TKV verleent de door de aanvrager gekozen aangemelde instantie een tussentijds "EG"-keuringscertificaat waarna de aanvrager desgevallend een tussentijdse "EG"-keuringsverklaring opstelt. In het TKV-certificaat en de TKV-verklaring moet worden vermeld aan welke TSI's de conformiteit van het subsysteem is getoetst.

2.2.2. *Eléments du sous-système*

Le demandeur peut demander une ACI pour chaque élément. Et chaque élément est contrôlé à chaque étape, comme décrit au point 2.2.3.

2.2.3. *Etapes de la procédure de vérification*

Le sous-système ou certains de ses éléments sont contrôlés à chacune des étapes suivantes:

— la conception d'ensemble;
— la production: la construction, comprenant notamment l'exécution des travaux de génie civil, la fabrication, le montage des constituants, le réglage de l'ensemble;
— les essais finals du sous-système.

Le demandeur peut demander une ACI pour l'étape de la conception (y compris les essais de type) et pour l'étape de la production.

2.3. ***Certificat de vérification***

2.3.1. L'organisme notifié chargé de la vérification "CE" évalue la conception, la production et les essais finals du sous-système et établit un certificat "CE" de vérification à l'intention du demandeur, lequel établit à son tour la déclaration "CE" de vérification. Le certificat de vérification "CE" doit faire référence aux STI avec lesquelles la conformité a été évaluée.

Lorsqu'un sous-système n'a pas été évalué pour vérifier sa conformité avec toutes les STI pertinentes (par exemple, en cas de dérogation, d'application partielle des STI à l'occasion d'un réaménagement ou d'un renouvellement, de période de transition dans une STI ou un cas particulier), le certificat "CE" fait référence avec précision aux STI ou à leurs éléments pour lesquels la conformité n'a pas été examinée par l'organisme notifié pendant la procédure de vérification "CE".

2.3.2. Lorsque des certificats d'ACI "CE" ont été délivrés, l'organisme notifié chargé de la vérification "CE" du sous-système tient compte de ces certificats d'ACI "CE" et, avant de délivrer le certificat de vérification "CE":

— s'assure que les certificats d'ACI "CE" correspondent bien aux exigences pertinentes des STI;
— vérifie tous les aspects qui ne sont pas couverts par le ou les certificats d'ACI "CE", et
— vérifie les essais finals du sous-système dans son ensemble.

2.2.2. *Onderdelen van het subsysteem*

De aanvrager kan voor elk onderdeel een TKV aanvragen. Elk onderdeel wordt in elk in punt 2.2.3 beschreven stadium gecontroleerd.

2.2.3. *Stadia van de keuringsprocedure*

Het subsysteem, of bepaalde onderdelen daarvan, wordt gecontroleerd in elk van de volgende stadia:

— algemeen ontwerp;
— totstandbrenging: constructie van het subsysteem, met name de uitvoering van civieltechnische werken, de fabricage, de montage van onderdelen en de afregeling van het geheel;
— testen van het afgewerkte subsysteem.

De aanvrager kan een TKV aanvragen voor het ontwerpstadium (met inbegrip van typetesten) en voor het productiestadium.

2.3. ***Keuringscertificaat***

2.3.1. De voor de "EG"-keuring verantwoordelijke aangemelde instantie beoordeelt het ontwerp, de productie en de tests van het afgewerkte subsysteem en stelt een "EG"-keuringscertificaat op voor de aanvrager, die op zijn beurt een "EG"- keuringsverklaring opstelt. In het "EG"-keuringscertificaat moet worden vermeld aan welke TSI's de conformiteit van het subsysteem is getoetst.

Wanneer de overeenstemming met bepaalde toepasselijke TSI's (in geval van een afwijking, gedeeltelijke toepassing van de TSI's, verbetering of vernieuwing, overgangsperiode in een TSI of een specifiek geval) van het subsysteem niet is gecontroleerd, moet in het "EG"-certificaat exact worden vermeld aan welke TSI's of onderdelen daarvan de aangemelde instantie de conformiteit niet heeft getoetst in het kader van de "EG"-keuringsprocedure.

2.3.2. Een voor de "EG"-keuring van het subsysteem verantwoordelijke aangemelde instantie houdt rekening met een reeds afgegeven "EG"-TKV-certificaat en dient voorafgaand aan de verlening van een "EG"-keuringscertificaat:

— na te gaan of het "EG"-TKV-certificaat de toepasselijke eisen van de TSI's volledig dekt;

— alle aspecten te controleren die niet worden gedekt door het "EG"-TKV-certificaat, en
— de testen van het afgewerkte subsysteem als geheel te controleren.

2.4. ***Dossier technique***

Le dossier technique qui accompagne la déclaration de vérification "CE" doit contenir les documents suivants:

— les caractéristiques techniques liées à la conception, notamment les plans généraux et de détail relatifs à l'exécution, les schémas électriques et hydrauliques, les schémas des circuits de commande, la description des systèmes informatiques et des automatismes, les notices de fonctionnement et d'entretien, *etc*., se rapportant au sous-système concerné;

— la liste des constituants d'interopérabilité visés à l'article 4 incorporés dans le sous- système;

— les copies des déclarations “CE” de conformité ou d'aptitude à l'emploi dont lesdits constituants doivent être munis conformément aux dispositions de l'article 14 du présent Code ferroviaire, accompagnées, s'il y a lieu, des notes de calcul correspondantes et d'une copie des comptes rendus des essais et des examens effectués par les organismes notifiés sur la base des spécifications techniques communes;

— le cas échéant, les certificats d'ACI “CE” et, si tel est le cas, les déclarations d'ACI “CE” qui accompagnent le certificat de vérification “CE”, y compris le résultat de la vérification de la validité des certificats effectuée par l'organisme notifié;

— le certificat de vérification “CE”, accompagné des notes de calcul correspondantes et signé par l'organisme notifié chargé de la vérification”CE”, déclarant que le sous-système est conforme aux exigences des STI pertinentes et mentionnant les réserves éventuelles qui ont été formulées pendant l'exécution des travaux et qui n'auraient pas été levées; le certificat de vérification “CE” est également accompagné des rapports de visite et d'audit que l'organisme notifié a établis dans le cadre de sa mission, comme précisé aux points 2.5.3 et 2.5.4;

— les certificats “CE” délivrés conformément à d'autres mesures législatives découlant du Traité;

— lorsque l'intégration en toute sécurité est requise conformément au Règlement (CE) n° 352/2009 de la Commission, le demandeur inclut, dans le dossier technique, le rapport de l'évaluateur sur les méthodes de sécurité communes (MSC) en ce qui concerne l'évaluation des risques visée à l'article 6, paragraphe 3, de la Directive 2004/49/CE.

2.4. ***Technisch dossier***

Het technisch dossier bij de "EG"-keuringsverklaring moet de volgende stukken bevatten:

— de technische kenmerken van het ontwerp, met inbegrip van de voor het betrokken subsysteem relevante algemene en detailplannen zoals die worden uitgevoerd, elektrische en hydraulische schema's, schema's van de besturingscircuits, een beschrijving van de geautomatiseerde systemen, handleidingen voor bediening en onderhoud, enz.;

— een lijst van de interoperabiliteitsonderdelen, als bedoeld in artikel 4, die in het subsysteem zijn verwerkt;

— kopieën van de “EG”-verklaringen van conformiteit of geschiktheid voor gebruik, waarvan genoemde onderdelen krachtens artikel 14 van de wet voorzien moeten zijn, in voorkomend geval vergezeld van de desbetreffende berekeningen en van een kopie van de processen-verbaal van de testen en onderzoeken die op basis van de gemeenschappelijke technische specificaties door de aangemelde instanties zijn uitgevoerd;

— de beschikbare “EG”-TKV-certificaten en, in dergelijk geval, de “EG”-TKV-verklaringen die het “EG”-keuringscertificaat vergezellen, met inbegrip van het resultaat van de geldigheidscontrole van de certificaten door de aangemelde instantie;

— een “EG”-keuringscertificaat, vergezeld van de desbetreffende berekeningen en ondertekend door de met de “EG”-keuring belaste aangemelde instantie, waarin wordt bevestigd dat het subsysteem in overeenstemming is met de bepalingen van de toepasselijke TSI's en met vermelding van een eventueel tijdens de uitvoering van de werkzaamheden gemaakt voorbehoud dat niet is ingetrokken; het “EG”-keuringscertificaat dient tevens vergezeld te gaan van de inspectie- en auditrapporten die dezelfde instantie in het kader van haar opdracht heeft opgesteld, zoals gespecificeerd in de punten 2.5.3 en 2.5.4;

— de overeenkomstig andere op het Verdrag gebaseerde wetgeving afgegeven “EG”-certificaten;

— wanneer op grond van Verordening (EG) nr. 352/2009 van de Commissie de veilige integratie van het subsysteem moet worden aangetoond, dient de aanvrager het in artikel 6, derde lid, van de richtlijn 2004/49/EG bedoelde beoordelingsverslag betreffende de gemeenschappelijke veiligheidsmethoden (CSM) inzake risicobeoordeling op te nemen in het technisch dossier.

2.5. ***Surveillance***

2.5.1. Le but de la surveillance “CE” est de s'assurer que les obligations découlant du dossier technique ont été remplies pendant la réalisation du sous-système.

2.5.2. L'organisme notifié chargé de contrôler la réalisation doit avoir accès en permanence aux chantiers, aux ateliers de fabrication, aux aires de stockage et, s'il y a lieu, de préfabrication, aux installations d'essai, et plus généralement à tous les lieux qu'il pourrait juger nécessaires pour l'accomplissement de sa mission. L'organisme notifié doit recevoir du demandeur tous les documents utiles à cet effet, notamment les plans d'exécution et la documentation technique relative au sous-système.

2.5.3. L'organisme notifié chargé de contrôler la réalisation doit effectuer périodiquement des audits afin de s'assurer que les STI pertinentes sont respectées. Il doit fournir à cette occasion un rapport d'audit aux professionnels chargés de la réalisation. Sa présence peut être exigée durant certaines phases du chantier.

2.5.4. L'organisme notifié peut en outre effectuer des visites inopinées sur le chantier ou dans les ateliers de fabrication. A l'occasion de ces visites, l'organisme notifié peut procéder à des audits complets ou partiels. Il doit fournir un rapport de visite et, le cas échéant, un rapport d'audit aux professionnels chargés de la réalisation.

2.5.5. Pour délivrer la déclaration “CE” d'aptitude à l'emploi visée à l'annexe 6, point 2, l'organisme notifié doit être en mesure de contrôler un sous-système dans lequel est incorporé un constituant d'interopérabilité de manière à déterminer, si la STI correspondante le requiert, son aptitude à l'emploi dans l'environnement ferroviaire auquel il est destiné.

2.6. ***Dépôt***

Le dossier complet visé au point 2.4 est déposé auprès du demandeur à l'appui des certificats d'ACI “CE”, le cas échéant, délivrés par l'organisme notifié compétent ou à l'appui du certificat de vérification délivré par l'organisme notifié chargé de la vérification “CE” du sous-système. Le dossier est joint à la déclaration “CE” de vérification que le demandeur envoie à l'autorité compétente auprès de laquelle il introduit sa demande d'autorisation de mise en service.

2.5. ***Toezicht***

2.5.1. Het doel van het “EG”-toezicht is na te gaan of tijdens de totstandbrenging van het subsysteem de uit het technische dossier voortvloeiende verplichtingen zijn vervuld.

2.5.2. De met het toezicht belaste aangemelde instantie moet permanent toegang hebben tot bouwplaatsen, constructiewerkplaatsen, opslagplaatsen, eventuele locaties voor prefabricage, beproevingsinstallaties en meer in het algemeen alle plaatsen die zij noodzakelijk acht voor de vervulling van haar taak. De aanvrager dient de aangemelde instantie alle documenten te bezorgen die daarbij van nut kunnen zijn, met name de plannen voor de uitvoering van en de technische documentatie met betrekking tot het subsysteem.

2.5.3. De met het toezicht belaste aangemelde instantie voert periodiek audits uit om na te gaan of de bepalingen van de toepasselijke TSI's worden nageleefd, waarna zij een auditverslag voorlegt aan de met de uitvoering belaste bedrijven. Haar aanwezigheid kan vereist zijn bij bepaalde fasen van de werkzaamheden.

2.5.4. Daarnaast kan de aangemelde instantie onaangekondigde bezoeken brengen aan de bouwplaats of de constructiewerkplaatsen. Bij deze bezoeken kan de aangemelde instantie volledige of gedeeltelijke audits uitvoeren. Zij legt een verslag van deze bezoeken voor en, in voorkomend geval, een auditverslag aan de met de uitvoering belaste bedrijven.

2.5.5. Met het oog op de afgifte van een “EG”-verklaring van geschiktheid voor gebruik als bedoeld in deel 2 van bijlage 6, kan de aangemelde instantie toezicht houden op een subsysteem waarin een operabiliteitsonderdeel is gemonteerd teneinde, wanneer de desbetreffende TSI dit voorschrijft, de geschiktheid daarvan voor gebruik binnen de spoorwegsector te beoordelen.

2.6. ***Depot***

Het volledige in punt 2.4 bedoelde dossier wordt aan de aanvrager bezorgd ter staving van de “EG”-TKV-certificaten, indien beschikbaar, dat is afgegeven door de hiermee belaste aangemelde instantie, of ter staving van het door de met de “EG”-keuring van het subsysteem belaste aangemelde instantie afgegeven keuringscertificaat. Het dossier moet gehecht worden aan de “EG”-keuringsverklaring, die door de aanvrager wordt ingediend bij de bevoegde instantie waar hij toestemming vraagt voor de indienststelling.

Une copie du dossier est conservée par le demandeur pendant toute la durée de vie du sous-système. Le dossier est communiqué aux autres États membres qui en font la demande.

2.7. ***Publication***

Chaque organisme notifié publie périodiquement les informations pertinentes concernant:

— les demandes de vérification “CE” et d'ACI reçues;
— la demande d'évaluation de conformité et/ou d'aptitude à l'emploi des CI;

— les certificats d'ACI “CE” délivrés ou refusés;
— les certificats “CE” de conformité ou d'aptitude à l'emploi délivrés ou refusés;
— les certificats de vérification “CE” délivrés ou refusés.

2.8. ***Langue***

Les dossiers et la correspondance se rapportant aux procédures de vérification “CE” sont rédigés dans une langue officielle de l'Union européenne et de l'État membre où est établi le demandeur ou dans une langue officielle de l'Union européenne acceptée par celui-ci.

3. **PROCEDURE DE VERIFICATION EN CAS DE REGLES NATIONALES**

3.1. ***Introduction***

La procédure de vérification en cas de règles nationales est la procédure par laquelle l'organisme désigné contrôle et atteste que le sous-système est conforme aux règles nationales notifiées conformément à l'article 171.

3.2. ***Certificat de vérification***

L'organisme désigné chargé de la procédure de vérification en cas de règles nationales établit le certificat de vérification destiné au demandeur. Ce certificat contient une référence précise à la règle nationale ou aux règles nationales dont la conformité a été examinée par l'organisme désigné dans le cadre du processus de vérification, y compris les règles se rapportant aux éléments visés par une dérogation à une STI, qu'il s'agisse d'un réaménagement ou d'un renouvellement.

En cas de règles nationales se rapportant aux sous-systèmes composant un véhicule, l'organisme désigné subdivise le certificat en deux parties, l'une indiquant les

Een kopie van het dossier wordt door de aanvrager bewaard gedurende de volledige levensduur van het subsysteem. Andere lidstaten kunnen desgewenst inzage krijgen in het dossier.

2.7. ***Bekendmaking***

Iedere aangemelde instantie publiceert periodiek alle relevante informatie over:

— de ingediende aanvragen om “EG”-keuringen en TKV;
— de aanvraag voor de beoordeling van de conformiteit en/of de geschiktheid voor gebruik van interoperabiliteitsonderdelen;
— toegekende of geweigerde “EG”-TKV;
— toegekende of geweigerde “EG”-verklaringen van conformiteit of geschiktheid voor gebruik;
— de afgegeven of geweigerde “EG”-keuringscertificaten.

2.8. ***Taal***

Dossiers en briefwisseling met betrekking tot de “EG”-keuringsprocedures worden gesteld in een officiële EU-taal van de lidstaat waar de aanvrager is gevestigd, dan wel in een door de aanvrager aanvaarde EU-taal.

3. **KEURINGSPROCEDURE WANNEER NATIONALE VOORSCHRIFTEN VAN TOEPASSING ZIJN**

3.1. ***Inleiding***

Wanneer nationale voorschriften van toepassing zijn, geldt de keuringsprocedure waarbij de aangewezen instantie controleert of en certificeert dat het subsysteem voldoet aan de overeenkomstig artikel 171 aangemelde nationale voorschriften.

3.2. ***Keuringscertificaat***

De aangewezen instantie die verantwoordelijk is voor de keuringsprocedure bij toepassing van nationale voorschriften stelt het keuringscertificaat op voor de aanvrager. In dat certificaat wordt precies beschreven aan welke nationale voorschriften de aangewezen instantie de conformiteit van het subsysteem in het kader van de keuringsprocedure heeft getoetst, met inbegrip van de onderdelen waarvoor een afwijking geldt op de TSI of vanwege verbetering of vernieuwing.

Wanneer nationale voorschriften van toepassing zijn voor subsystemen die deel uitmaken van een voertuig bevat het door de aangewezen instantie opgestelde

références aux règles nationales se rapportant strictement à la compatibilité technique entre le véhicule et le réseau concerné, l'autre pour toutes les autres règles nationales.

3.3. ***Dossier technique***

Le dossier technique qui accompagne le certificat de vérification en cas de règles nationales est inclus dans le dossier technique visé au point 2.4 et contient les données techniques utiles pour l'évaluation de la conformité du sous-système avec les règles nationales.

certificaat twee delen: een eerste deel met de referenties van de nationale voorschriften inzake de technische compatibiliteit tussen het voertuig en het betrokken netwerk, en een tweede deel met alle overige nationale voorschriften

3.3. ***Technisch dossier***

Het technisch dossier dat het keuringscertificaat vergezelt wanneer nationale voorschriften van toepassing zijn, moet worden opgenomen in het in punt 2.4 bedoelde technisch dossier en bevat alle technische gegevens die relevant zijn om te beoordelen of het subsysteem voldoet aan de nationale voorschriften.

ANNEXE 20
À LA LOI DU … PORTANT LE CODE FERROVIAIRE

Annexe 20. Paramètres à contrôler pour la mise en service de véhicules non conformés aux STI et classification des règles nationales

1. **Liste des paramètres**

1.1. ***Documentation générale***

La documentation générale (comprenant la description du véhicule neuf, renouvelé ou réaménagé et son usage prévu, les informations sur la conception, la réparation, l'exploitation et l'entretien, le dossier technique, *etc*.).

1.2. ***Structure et parties mécaniques***

L'intégrité mécanique et l'interface entre les véhicules (y compris les tampons et les organes de traction, les couloirs/passerelles), la robustesse de la structure du véhicule et de ses équipements (par exemple, sièges), la capacité de charge, la sécurité passive (y compris la résistance intérieure et extérieure aux chocs).

1.3. ***Interactions véhicule/voie et gabarit***

Les interfaces mécaniques vis-à-vis de l'infrastructure (y compris le comportement statique et dynamique, les jeux et tolérances, le gabarit, les organes de roulement, *etc*.).

1.4. ***Equipements de freinage***

Dispositifs de freinage (y compris la protection anti-enrayage, la commande de freinage, la puissance de freinage en modes service, stationnement et urgence).

1.5. ***Dispositifs associés aux passagers***

Installations à l'usage des passagers et environnement des passagers (y compris les vitres et les portes des voitures à passagers, les besoins particuliers des personnes à mobilité réduite, *etc*.).

1.6. ***Conditions environnementales et effets aérodynamiques***

L'impact de l'environnement sur le véhicule et l'impact du véhicule sur l'environnement (y compris les conditions aérodynamiques, l'interface entre le véhicule et la

BIJLAGE 20
AAN DE WET VAN … HOUDENDE DE SPOORCODEX

Bijlage 20. Te verifiëren parameters voor de indienststelling van niet- TSI-conforme voertuigen en classificatie van de nationale voorschriften

1. **Lijst van parameters**

1.1. ***Algemene documentatie***

Algemene documentatie (waaronder de beschrijving van een nieuw, vernieuwd of aangepast voertuig en het beoogde gebruik daarvan, het ontwerp, de reparatie, informatie over exploitatie en onderhoud, het technisch dossier enz.).

1.2. ***Structuur en mechanische onderdelen***

Mechanische integriteit en interface tussen voertuigen (met inbegrip van buffers en tractieorganen, doorgangen), stevigheid van de voertuigstructuur en toebehoren (bv. stoelen), de laadcapaciteit, de passieve veiligheid (met inbegrip van de botsbestendigheid van de binnen- en buitenzijde).

1.3. ***Wisselwerking voertuig-spoor en omgrenzingsprofiel***

Mechanische interfaces met de infrastructuur (met inbegrip van statisch en dynamisch gedrag, spelingen en toleranties, het omgrenzingsprofiel, de tractieorganen enz.).

1.4. ***Remsysteem***

Aspecten in verband met het remsysteem (waaronder de antiblokkeerinrichting, remregeling en remprestaties in bedrijf, nood- en stilstandmodus).

1.5. ***Passagiergerelateerde aspecten***

Passagiersfaciliteiten en passagiersomgeving (met inbegrip van de passagiersramen en -deuren, eisen voor personen met beperkte mobiliteit enz.).

1.6. ***Milieuvoorschriften en aerodynamische effecten***

Impact van het milieu op het voertuig en impact van het voertuig op het milieu (met inbegrip van de aerodynamische aspecten en zowel de interface tussen het

partie " sol " du système ferroviaire et l'interface avec l'environnement extérieur).

1.7. **Avertisseur extérieur, signalétique, exigences en matière d'intégrité du logicie**l

Les avertisseurs extérieurs, la signalétique, les fonctions et l'intégrité du logiciel, par exemple les fonctions conditionnant la sécurité et ayant une incidence sur le comportement du train, y compris du bus de train.

1.8. **Systèmes d'alimentation en énergie et de commande à bord**

La propulsion à bord, les systèmes d'alimentation et de commande, l'interface du véhicule avec l'infrastructure d'alimentation en énergie et tous les aspects de la compatibilité électromagnétique.

1.9. ***Installations pour le personnel, interfaces et environnement***

Les installations à bord, les interfaces, les conditions et l'environnement de travail du personnel (y compris les postes de conduite, l'interface conducteur-machine).

1.10. ***Protection contre l'incendie et évacuation***

1.11 ***Entretien courant***

Installations à bord et interfaces de l'entretien courant

1.12. ***Contrôle-commande et signalisation à bord***

L'ensemble de l'équipement de bord servant à assurer la sécurité, à commander et à contrôler les mouvements des trains autorisés à circuler sur le réseau et ses effets sur la partie "sol" du système ferroviaire.

1.13. ***Besoins opérationnels spécifiques***

Les besoins opérationnels spécifiques des véhicules (y compris le mode dégradé, le dépannage de véhicules, *etc*.).

1.14. ***Dispositifs associés au fret***

Les exigences et l'environnement spécifiques au fret (y compris les installations spécifiques aux marchandises dangereuses).

Les explications et les exemples décrits ci-dessus en italique sont donnés uniquement à titre d'information et ne constituent pas les définitions des paramètres.

voertuig en het baangedeelte van het spoorwegsysteem als de interface met het externe milieu).

1.7. ***Tyfoon, merking, functies en eisen inzake software-integriteit***

Tyfoon, merking, functies en eisen inzake software-integriteit, bijvoorbeeld veiligheidsgerelateerde functies die het gedrag van de trein beïnvloeden, met inbegrip van de treinbus.

1.8. ***Stroom- en besturingssystemen aan boord***

Aandrijf-, stroom- en besturingssystemen aan boord, plus de interfaces van het voertuig met de infrastructuur voor stroomvoorziening en alle aspecten van elektromagnetische compatibiliteit.

1.9. ***Faciliteiten voor het personeel, interfaces en omgeving***

Faciliteiten aan boord, interfaces, arbeidsomstandigheden en omgeving voor het personeel (met inbegrip van de stuurcabine en de bestuurdersinterface).

1.10. ***Brandveiligheid en ontruiming***

1.11 ***Onderhoudsbeurten***

Faciliteiten aan boord en interfaces voor het onderhoud.

1.12. ***Besturing en seingeving aan boord***

Alle boorduitrusting die nodig is voor de veiligheid, de besturing en controle van de bewegingen van de treinen die op het netwerk mogen rijden en de effecten daarvan op het baangedeelte van het spoorwegsysteem.

1.13. ***Specifieke exploitatievereisten***

Specifieke exploitatievereisten voor voertuigen (met inbegrip van de modi voor gestoord bedrijf, reparatie en wegslepen van het voertuig enz.).

1.14. ***Goederengerelateerde aspecten***

Specifieke voorschriften voor goederenvervoer en milieu (met inbegrip van de vereiste specifieke installaties voor gevaarlijke goederen).

De hierboven vermelde toelichting en de cursief gedrukte voorbeelden worden slechts ter informatie gegeven en vormen geen definities van de parameters.

2. **Classification des règles**

Les règles nationales relatives aux paramètres identifiés au point 1 sont affectées à l'un des trois groupes spécifiés ci-après. Les règles et les restrictions à caractère strictement local ne sont pas concernées; leur vérification fait partie des contrôles à mettre en place d'un commun accord par les entreprises ferroviaires et le gestionnaire d'infrastructure.

Groupe A

Le groupe A comprend:

— des normes internationales;
— des règles nationales qui sont réputées être équivalentes sur le plan de la sécurité ferroviaire à des règles nationales d'autres États membres.

Groupe B

Le groupe B comprend toute règle qui ne relève pas du groupe A ou C, ou qui n'a pas encore pu être classifiée dans un de ces groupes.

Groupe C

Le groupe C comprend des règles qui sont strictement nécessaires et liées aux caractéristiques techniques de l'infrastructure en vue d'une exploitation sûre et interopérable dans le réseau concerné (par exemple le gabarit).

2. **Classificatie van de voorschriften**

De nationale voorschriften met betrekking tot de in punt 1 genoemde parameters worden ingedeeld in één van de drie hierna omschreven categorieën. Met voorschriften en beperkingen van zuiver lokale aard wordt in dit kader geen rekening gehouden; de verificatie daarvan dient te gebeuren in onderling overleg tussen spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders.

Categorie A

Categorie A omvat:

— internationale normen;
— nationale voorschriften welke op het gebied van veiligheid als gelijkwaardig worden beschouwd met de nationale voorschriften van andere lidstaten.

Categorie B

Categorie B omvat alle voorschriften die niet onder categorie A of C vallen, of nog niet in een van deze categorieën zijn ingedeeld.

Categorie C

Categorie C omvat de voorschriften met betrekking tot de technische kenmerken van de infrastructuur die strikt noodzakelijk zijn om een veilige en interoperabele exploitatie op het betrokken netwerk te kunnen waarborgen.

ANNEXE 21
À LA LOI DU … PORTANT LE CODE FERROVIAIRE

Annexe 21. Critères minimaux devant être pris en considération par les États membres pour la notification des organismes

1. L'organisme, son directeur et le personnel chargé d'exécuter les opérations de vérification ne peuvent pas intervenir, ni directement, ni comme mandataires, dans la conception, la fabrication, la construction, la commercialisation ou l'entretien des constituants d'interopérabilité ou des sous-systèmes, ni dans l'exploitation. Cela n'exclut pas la possibilité d'un échange d'informations techniques entre le fabricant et l'organisme.

2. L'organisme et le personnel chargé des vérifications doivent exécuter les opérations de vérification avec la plus grande intégrité professionnelle et la plus grande compétence technique et doivent être libres de toutes les pressions et incitations, notamment d'ordre financier, pouvant influencer leur jugement ou les résultats de leur contrôle, en particulier de celles émanant de personnes ou de groupements de personnes intéressés par les résultats des vérifications.

En particulier, l'organisme et le personnel chargés des vérifications doivent être fonctionnellement indépendants des autorités désignées pour délivrer les autorisations de mise en service, les licences, et les certificats de sécurité visés dans du présent Code ferroviaire, ainsi que des entités chargées des enquêtes en cas d'accident.

3. L'organisme doit disposer du personnel et posséder les moyens nécessaires pour accomplir de façon adéquate les tâches techniques et administratives liées à l'exécution des vérifications; il doit également avoir accès au matériel nécessaire pour les vérifications exceptionnelles.

4. Le personnel chargé des contrôles doit posséder:

— une formation technique et professionnelle adéquate;
— une connaissance satisfaisante des prescriptions relatives aux vérifications qu'il effectue et une pratique suffisante de ces vérifications;
— l'aptitude requise pour rédiger les certificats, les procès-verbaux et les rapports qui constituent la matérialisation des contrôles effectués.

BIJLAGE 21
AAN DE WET VAN … HOUDENDE DE SPOORCODEX

Bijlage 21. Door de lidstaten in acht te nemen minimumcriteria bij de aanmelding van instanties

1. De instantie, de directeur daarvan en het met de keuring belaste personeel mogen bij het ontwerp, de fabricage, de constructie, de verkoop of het onderhoud van de interoperabiliteitsonderdelen of subsystemen en bij de exploitatie noch rechtstreeks, noch als gemachtigden optreden. Uitwisseling van technische informatie tussen de fabrikant en de instantie wordt door deze bepaling niet uitgesloten.

2. De instantie en het personeel dat met de controle is belast, dienen de proeven met de grootste beroepsintegriteit en technische bekwaamheid uit te voeren en dienen vrij te zijn van elke pressie en beïnvloeding, met name van financiële aard, die hun beoordeling of de uitkomst van de controle kan beïnvloeden, inzonderheid door personen of groepen die bij de resultaten van de keuring belang hebben.

Met name dienen de instantie en het met de keuringen belaste personeel vanuit functioneel oogpunt onafhankelijk te zijn van de overheden die zijn aangewezen voor de afgifte van vergunningen voor indienststelling, van vergunningen en van veiligheidscertificaten bedoeld in deze Spoorcodex, alsmede van de diensten die belast zijn met onderzoek bij ongevallen.

3. De instantie dient te beschikken over het nodige personeel en de nodige middelen te bezitten om de met de uitvoering van de keuringen verbonden technische en administratieve taken op passende wijze te vervullen; tevens dient de instantie toegang te hebben tot het nodige materiaal voor bijzondere keuringen.

4. Het personeel dat met de controle is belast, dient:

— een goede technische en vakopleiding te hebben;

— voldoende kennis te bezitten van de voorschriften betreffende de controles die het verricht, en voldoende ervaring met deze controles te hebben;
— de vereiste bekwaamheid te bezitten om op basis van de verrichte controles de nodige verklaringen, processen-verbaal en verslagen op te stellen.

5. L'indépendance du personnel chargé du contrôle doit être garantie. La rémunération de chaque agent ne doit être fonction ni du nombre de contrôles qu'il effectue, ni des résultats de ces contrôles.

6. L'organisme doit souscrire une assurance de responsabilité civile, à moins que cette responsabilité ne soit couverte par l'État ou que les vérifications ne soient effectuées directement par l'État.

7. Le personnel de l'organisme est lié par le secret professionnel pour tout ce qu'il apprend dans l'exercice de ses fonctions (sauf à l'égard des autorités administratives compétentes et des autorités chargées des enquêtes sur les accidents de l'État où il exerce ses activités, ainsi qu'à l'égard des organismes d'enquête sur les accidents chargés de mener des enquêtes sur les accidents dus à une défaillance des constituants d'interopérabilité ou des sous-systèmes contrôlés) en vertu du présent Code ferroviaire ou de toute disposition légale ou réglementaire la mettant en œuvre.

5. De onafhankelijkheid van het personeel dat met de controle wordt belast, dient te zijn gewaarborgd. De bezoldiging van elke functionaris mag niet afhangen van het aantal controles dat hij verricht, noch van de uitslag van de controles.

6. De instantie dient een verzekering tegen wettelijke aansprakelijkheid te sluiten, tenzij deze aansprakelijkheid door de staat wordt gedekt of de controles rechtstreeks door de Staat worden verricht.

7. Het personeel van de instantie is gebonden door het beroepsgeheim ten aanzien van alles wat het verneemt bij de uitoefening van zijn taken in het kader van deze Spoorcodex of van de wettelijke en reglementaire bepalingen die daaraan uitvoering geven (behalve tegenover de ter zake bevoegde overheidsinstanties en instanties voor het onderzoek van ongevallen van de Staat waarin de instantie haar werkzaamheden uitoefent, alsmede tegenover instanties voor het onderzoek van ongevallen die zijn veroorzaakt door een falen van de gecontroleerde interoperabiliteitsonderdelen of subsystemen).

ANNEXE 22
À LA LOI DU … PORTANT LE CODE FERROVIAIRE

Annexe 22. Dossier de présentation d'une dérogation.

La demande de dérogation comprend les documents suivants:

a) une lettre formelle communiquant à la Commission la dérogation envisagée;

b) un dossier, annexé à la lettre, comprenant au moins:

— une description des travaux, biens et services sujets à la dérogation, précisant les dates clés, la situation géographique ainsi que le domaine fonctionnel et technique;
— une référence précise aux STI (ou à leurs parties) pour lesquelles une dérogation est demandée;
— une référence précise et des détails des dispositions de remplacement qui seront appliquées;
— pour des demandes relevant de l'article 159, paragraphe 1, point 1°, la justification du stade avancé de développement du projet;
— la justification de la dérogation, comprenant les raisons principales à caractère technique, économique, commercial, opérationnel et/ou administratif;
— tout autre élément justifiant la demande de dérogation;
— une description des mesures que l'État membre envisage de prendre afin de promouvoir l'interopérabilité finale du projet. S'il s'agit d'une dérogation mineure, cette description n'est pas requise.

BIJLAGE 22
AAN DE WET VAN … HOUDENDE DE SPOORCODEX

Bijlage 22. Dossier voor een aanvraag tot afwijking

De aanvraag tot afwijking wordt vergezeld van de volgende documenten:

a) een brief waarin het voornemen af te wijken formeel aan de Commissie wordt meegedeeld;

b) als bijlage bij die brief een dossier dat minstens het volgende bevat:

— een beschrijving van de werken, goederen en diensten waarop de afwijking betrekking heeft, waarbij de belangrijkste datums, de geografische situatie en het functionele en technische domein worden gepreciseerd;
— een exacte referentie naar de TSI's (of delen ervan) waarvoor een afwijking wordt aangevraagd;
— een exacte referentie en de bijzonderheden van de alternatieve bepalingen die zullen worden toegepast;
— voor aanvragen in het kader van artikel 159, § 1, onder 1°: de verantwoording van het feit dat het project zich in een vergevorderd stadium bevindt;
— de rechtvaardiging van de afwijking, met de belangrijkste technische, economische, commerciële, operationele en/of administratieve redenen;
— alle andere elementen die de aanvraag tot afwijking rechtvaardigen;
— een beschrijving van de maatregelen die de lidstaat voornemens is te nemen om de uiteindelijke interoperabiliteit van het project te bevorderen. Als het om een kleine afwijking gaat, is deze beschrijving niet nodig.

La documentation doit être fournie tant sous forme papier que sous forme de fichiers électroniques, ce qui permet sa distribution parmi les membres du comité.

Vu pour être annexé à la loi du … portant le Code ferroviaire.

ALBERT

PAR LE ROI:

La ministre de l'Intérieur,

Joëlle MILQUET

Le secrétaire d'État à la Mobilité,

Melchior WATHELET

Om de documenten onder de leden van het comité te kunnen verspreiden, moeten ze zowel op papier als in de vorm van elektronische bestanden worden ingediend.

Gezien om te worden gevoegd bij de wet van … houdende de Spoorcodex.

ALBERT

VAN KONINGSWEGE:

De minister van Binnenlandse Zaken,

Joëlle MILQUET

De staatssecretaris voor Mobiliteit,

Melchior WATHELET

Imprimerie centrale – Cette publication est imprimée exclusivement sur du papier certifié FSC
Centrale drukkerij – Deze publicatie wordt uitsluitend gedrukt op FSC gecertificeerd papier