

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

19 mai 2020

PROJET DE LOI

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

SOMMAIRE

	Pages
Résumé	3
Exposé des motifs	4
Avant-projet	16
Analyse d'impact	24
Avis du Conseil d'État	41
Projet de loi	45
Tableaux de correspondance	57
Coordination des articles	59

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

19 mei 2020

WETSONTWERP

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

INHOUD

	Blz.
Samenvatting	3
Memorie van toelichting	4
Voorontwerp	16
Impactanalyse	32
Advies van de Raad van State	41
Wetsontwerp	45
Concordantietabellen	58
Coördinatie van de artikelen	81

Le gouvernement a déposé ce projet de loi le 19 mai 2020.

De regering heeft dit wetsontwerp op 19 mei 2020 ingediend.

Le “bon à tirer” a été reçu à la Chambre le 19 mai 2020.

De “goedkeuring tot drukken” werd op 19 mei 2020 door de Kamer ontvangen.

N-VA	: Nieuw-Vlaamse Alliantie
Ecolo-Groen	: Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
PS	: Parti Socialiste
VB	: Vlaams Belang
MR	: Mouvement Réformateur
CD&V	: Christen-Democratisch en Vlaams
PVDA-PTB	: Partij van de Arbeid van België – Parti du Travail de Belgique
Open Vld	: Open Vlaamse liberalen en democraten
sp.a	: socialistische partij anders
cdH	: centre démocrate Humaniste
DéFI	: Démocrate Fédéraliste Indépendant
INDEP-ONAFH	: Indépendant - Onafhankelijk

<i>Abréviations dans la numérotation des publications:</i>		<i>Afkorting bij de numerering van de publicaties:</i>	
DOC 55 0000/000	Document de la 55 ^e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi	DOC 55 0000/000	Parlementair document van de 55 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA	Questions et Réponses écrites	QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral	CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV	Compte Rendu Analytique	CRABV	Beknopt Verslag
CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)	CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)
PLEN	Séance plénière	PLEN	Plenum
COM	Réunion de commission	COM	Commissievergadering
MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	MOT	Moties tot besluit van interpellaties (beige/kleurig papier)

RÉSUMÉ

Ce projet de loi a pour objectif de modifier le cadre juridique relatif aux règles nationales de sécurité et techniques afin de permettre leur diminution et d'augmenter l'interopérabilité au sein de l'Union européenne et ce, sous l'impulsion de l'Agence ferroviaire européenne et la Commission européenne.

En effet, cette volonté de réduire le nombre de règles nationales (appelé également "plan de réduction des règles nationales belges") trouve sa source dans l'article 8 de la Directive 2004/49/CE concernant la sécurité des chemins de fer communautaires, également repris par la Directive 2016/798/UE relative à la sécurité ferroviaire qui assure la refonte de cette dernière.

SAMENVATTING

Dit wetsontwerp heeft als doelstelling het juridisch kader met betrekking tot de nationale veiligheids- en technische voorschriften te wijzigen zodat deze kunnen worden verminderd en de interoperabiliteit binnen de Europese Unie kan worden verhoogd, en dit onder impuls van het Europees Spoorwegbureau en de Europese Commissie.

Deze wens om het aantal nationale voorschriften te verminderen (ook genoemd het "plan tot vermindering van de Belgische nationale voorschriften") vindt zijn oorsprong in artikel 8 van Richtlijn 2004/49/EG inzake veiligheid op de communautaire spoorwegen, dat ook is opgenomen in Richtlijn 2016/798/EU inzake veiligheid op het spoor die deze laatste herschikt.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

EXPOSÉ GÉNÉRAL

Le présent projet de loi vise à modifier le cadre juridique relatif aux règles nationales de sécurité et techniques afin de permettre leur diminution et d'augmenter l'interopérabilité au sein de l'Union européenne et ce, sous l'impulsion de l'Agence ferroviaire européenne et la Commission européenne.

Dans son avis 66.937/4 rendu le 19 février 2019, le Conseil d'État estime que le présent projet de loi doit être complété afin d'assurer la transposition de la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire, et doit par conséquent, entrer en vigueur le 16 juin 2020.

Cet avis ne peut être suivi.

En effet, il existe déjà actuellement un projet de loi visant à modifier le Code ferroviaire pour procéder à la transposition simultanée des directives (UE) 2016/798 relative à la sécurité ferroviaire et 2016/797 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne, qui constituent ensemble le pilier technique du quatrième paquet ferroviaire et dont le processus législatif a été entamé.

Bien que ce projet de loi ait déjà fait l'objet de certaines formalités préalables à son adoption telles que l'avis de l'Inspecteur des Finances, l'accord du ministre du Budget, et l'approbation par le Conseil des ministres, il doit encore être soumis pour avis à la section de législation du Conseil d'État.

Il apparaît dès lors que combiner ces deux projets de loi entraînerait nécessairement un retard dans l'entrée en vigueur du présent projet, ce dernier se trouvant à un stade plus avancé de son processus d'adoption, permettant ainsi une entrée en vigueur à plus court terme.

Un tel retard dans l'entrée en vigueur du présent projet de loi ne rencontrerait pas l'objectif qu'il poursuit à savoir, offrir une période de temps suffisante pour permettre aux utilisateurs de l'infrastructure, au gestionnaire

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

ALGEMENE TOELICHTING

Dit wetsontwerp strekt er toe het wetgevend kader met betrekking tot de nationale veiligheids- en technische voorschriften te wijzigen om toe te laten dat deze verminderd worden en om de interoperabiliteit binnen de Europese Unie te verhogen en dit, onder impuls van het Spoorwegbureau van de Europese Unie en de Europese Commissie.

In haar advies 66.937/4 afgeleverd op 19 februari 2019, is de Raad van State van oordeel dat dit ontwerp van wet moet worden vervolledigd om de omzetting van richtlijn (EU) 2016/798 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 inzake veiligheid op het spoor te waarborgen en derhalve op 16 juni 2020 in werking moet treden.

Dat advies kan niet gevolgd worden.

Er bestaat op dit ogenblik al een wetsontwerp tot wijziging van de Spoorcodex om over te gaan tot de gelijktijdige omzetting van de richtlijnen (EU) 2016/798 inzake veiligheid op het spoor en 2016/797 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Unie, die samen de technische pijler van het vierde spoorwegpakket vormen en waarvoor de wetgevende procedure is gestart.

Hoewel dit wetsontwerp vóór zijn aanneming het voorwerp is geweest van bepaalde vormvereisten zoals het advies van de Inspecteur van Financiën, het akkoord van de minister van Begroting en de goedkeuring door de Ministerraad, moet deze laatste nog voor advies worden voorgelegd aan de Afdeling Wetgeving van de Raad van State.

Het lijkt er dus op dat het combineren van deze twee wetsontwerpen noodzakelijkerwijs zou leiden tot een vertraging van de inwerkingtreding van dit ontwerp, aangezien dit laatste zich in een verder gevorderde fase van de aannemingsprocedure bevindt waardoor een inwerkingtreding op kortere termijn mogelijk is.

Een dergelijke vertraging bij de inwerkingtreding van dit wetsontwerp zou niet tegemoet komen aan de doelstelling om de infrastructuurgebruikers, de infrastructuurbeheerder en de aangewezen instanties voldoende

de l'infrastructure et aux organismes désignés de se mettre en conformité avec les modifications qu'intègre le présent projet de loi.

Il est dès lors primordial d'assurer l'entrée en vigueur à la plus brève échéance possible afin de rencontrer l'objectif évoqué ci-avant, ce qui emporte l'impossibilité de combiner ledit projet de loi et celui préparé en vue d'assurer la transposition du pilier technique du 4^{ème} paquet ferroviaire.

De surcroît, en raison de la crise pandémique liée au COVID-19, la Commission européenne a annoncé son intention d'entamer un processus législatif pour reporter la date d'entrée en vigueur du 4^{ème} paquet ferroviaire, pilier technique, d'un délai non encore déterminé mais qui sera très vraisemblablement d'une durée minimale de trois mois.

Dans ce cadre, il convient donc de considérer qu'une combinaison du présent projet de loi avec celui assurant la transposition du 4^{ème} paquet ferroviaire, pilier technique ne peut être valablement envisagée au regard de l'objectif poursuivi par le présent projet en ce que la date définitive d'entrée en vigueur du 4^{ème} paquet ferroviaire, pilier technique qui devrait être reportée par l'Union européenne, emporterait également le report de la date d'entrée en vigueur du présent projet de loi.

COMMENTAIRES DES ARTICLES

CHAPITRE 2

Modification de la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire

Art. 2

Cet article ajoute à l'article 3 du Code ferroviaire trois nouvelles définitions, à savoir: "cadre réglementaire national en matière de sécurité", "cadre réglementaire en matière de sécurité" et "utilisateurs de l'infrastructure".

Les deux premières notions se recoupent mais ne sont pas identiques.

En effet, d'une part, la notion de "cadre réglementaire national en matière de sécurité" comprend, outre les règles nationales de sécurité, des dispositions qui ne constituent pas des règles nationales de sécurité au sens de l'article 3(h) de la directive 2004/49/CE mais qui sont liées au maintien et à l'amélioration du niveau de sécurité national.

tijd te geven om aan de in dit wetsontwerp opgenomen wijzigingen te voldoen.

Het is dan ook van essentieel belang dat de inwerkingtreding zo snel mogelijk plaatsvindt om de hierboven aangehaalde doelstelling te bereiken, waardoor het niet mogelijk is het genoemde wetsontwerp te combineren met deze opgesteld met het oog op de omzetting van de technische pijler van het 4de spoorwegpakket.

Bovendien heeft de Europese Commissie vanwege de pandemische crisis in verband met COVID-19 aangekondigd dat zij van plan is een wetgevingsprocedure te starten om de datum van inwerkingtreding van het vierde spoorwegpakket, technische pijler uit te stellen voor een nog niet nader bepaalde termijn, maar die hoogstwaarschijnlijk minimaal drie maanden zal bedragen.

In dit verband dient dan ook te worden gesteld dat een combinatie van dit wetsontwerp met het wetsontwerp tot omzetting van het vierde spoorwegpakket, technische pijler, niet op geldige wijze kan worden overwogen in het licht van de doelstelling die met dit ontwerp wordt nagestreefd, aangezien de einddatum van de inwerkingtreding van het vierde spoorwegpakket, technische pijler, die door de Europese Unie zou moeten worden uitgesteld, ook een uitstel van de datum van inwerkingtreding van dit wetsontwerp met zich mee zou brengen.

ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

HOOFDSTUK 2

Wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex

Art. 2

Dit artikel voegt aan artikel 3 van de Spoorcodex drie nieuwe definities toe, te weten: "nationaal regelgevend kader inzake veiligheid", "regelgevend kader inzake veiligheid" en "infrastructuurgebruikers".

De eerste twee begrippen overlappen mekaar maar zijn niet identiek.

Inderdaad, enerzijds omvat het begrip "nationaal regelgevend kader inzake veiligheid", naast de nationale veiligheidsvoorschriften, ook bepalingen die geen nationale veiligheidsvoorschriften zijn in de zin van artikel 3(h) van de richtlijn 2004/49/EC maar die gelinkt zijn aan het behoud en de verbetering van het nationaal veiligheidsniveau.

D'autre part, la notion de "cadre réglementaire en matière de sécurité" comprend le cadre réglementaire national mais également les textes du cadre réglementaire européen qui sont directement applicables, tels que les objectifs de sécurité communs (OSC), les méthodes de sécurité communes (MSC) et les spécifications techniques d'interopérabilité (STI).

La troisième notion vise à définir la notion d'utilisateur de l'infrastructure, qui englobe sous un même terme certains acteurs du système ferroviaire utilisant l'infrastructure ferroviaire et ayant à ce titre une influence particulière sur la sécurité de l'exploitation ferroviaire, et qui se voient par conséquent appliquer les mêmes règles de sécurité.

Art. 3

L'article 25/1 du Code ferroviaire est remplacé afin de ne plus exiger dans le chef des entreprises ferroviaires qui accèdent aux cabines de signalisation, que leur personnel dispose d'une fonction de sécurité puisqu'en pratique cela ne s'avère pas nécessaire.

Dans le texte français, la notion de "cabine de signalisation" est également remplacée par la notion de "poste de signalisation".

Art. 4

L'article 68 du Code ferroviaire est remplacé.

Le nouveau paragraphe 1^{er} comprend le cadre réglementaire national en matière de sécurité qui, comme cela a été dit, est plus large que les seules règles nationales de sécurité.

Par rapport à l'article 68 actuel du Code, le nouvel article 68, paragraphe 1^{er}, distingue plus clairement la liste exhaustive des règles nationales de sécurité (visées au paragraphe 1^{er}, 1^o), et les dispositions qui ne constituent pas des règles nationales de sécurité au sens de l'article 3(h) de la directive 2004/49/CE mais qui sont liées au maintien et à l'amélioration du niveau de sécurité national, qui sont quant à elles visées aux points 2^o à 7^o.

Le nouveau paragraphe 1^{er} ne fait plus référence aux exigences énoncées au point 2^o de l'actuel paragraphe 1^{er}, à savoir les exigences relatives au système de gestion de la sécurité, à l'agrément de sécurité et au certificat de sécurité. Ces exigences, ne feront en effet plus partie des règles nationales de sécurité en vertu de ce projet de loi.

Anderzijds omvat het begrip "regelgevend kader inzake veiligheid" het nationaal regelgevend kader maar ook teksten van het Europees regelgevend kader die rechtstreeks van toepassing zijn, zoals de gemeenschappelijke veiligheidsdoelen (GVD), de gemeenschappelijke veiligheidsmethoden (GVM) en de technische specificaties inzake interoperabiliteit (TSI).

Het derde begrip beoogt het begrip van infrastructuurgebruiker te definiëren, dat onder één en dezelfde term bepaalde actoren van het spoorstelsel verzamelt die de spoorweginfrastructuur gebruiken en die op grond daarvan een bijzondere invloed hebben op de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, zodat op hen dezelfde veiligheidsvoorschriften moeten worden toegepast.

Art. 3

Artikel 25/1 van de Spoorcodex wordt vervangen teneinde in hoofde van de spoorwegondernemingen die toegang hebben tot seinposten niet langer te vereisen dat hun personeel beschikt over een veiligheidsfunctie aangezien dat in de praktijk niet nodig blijkt.

In de Franse tekst wordt het begrip "cabine de signalisation" eveneens vervangen door het begrip "poste de signalisation".

Art. 4

Artikel 68 van de Spoorcodex wordt vervangen.

De nieuwe paragraaf 1 omvat het nationaal regelgevend kader inzake veiligheid dat, zoals gezegd, ruimer is dan enkel de nationale veiligheidsvoorschriften.

In vergelijking met het huidige artikel 68 van de Codex, maakt het nieuwe artikel 68, paragraaf 1 een duidelijker onderscheid tussen de exhaustieve lijst van nationale veiligheidsvoorschriften (bedoeld in paragraaf 1, 1^o) en de bepalingen die geen nationale veiligheidsvoorschriften zijn in de zin van artikel 3(h) van de richtlijn 2004/49/EC maar die gelinkt zijn aan het behoud en de verbetering van het nationaal veiligheidsniveau, die op hun beurt bedoeld worden in de bepalingen onder 2^o tot 7^o.

De nieuwe paragraaf 1 maakt geen melding meer van de vereisten opgenomen in punt 2^o van de huidige paragraaf 1, te weten de vereisten met betrekking tot het veiligheidsbeheersysteem, de veiligheidsvergunning en het veiligheidscertificaat. Deze vereisten zullen immers ingevolge dit wetsontwerp geen deel meer uitmaken van de nationale veiligheidsvoorschriften.

Seules les règles visées au point 1° constituent des règles nationales de sécurité soumises à la procédure prévue à l'article 69 du Code ferroviaire.

Les règles nationales de sécurité concernent les principes applicables à la sécurité d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire, les exigences applicables au personnel de sécurité et au personnel des entités chargées de l'entretien, les exigences applicables au matériel roulant et les exigences applicables à l'infrastructure ferroviaire.

En comparaison avec la liste des règles nationales de sécurité prévue par la version actuelle de l'article 68, une nouvelle notion a été introduite, à savoir "les principes applicables à la sécurité d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire".

Ces principes feront en effet l'objet d'un nouvel arrêté royal qui déterminera les bases sur lesquelles le gestionnaire de l'infrastructure pourra rédiger les spécifications techniques d'utilisation du réseau et les procédures opérationnelles relatives à la sécurité d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire auxquelles il est fait référence au point 2° ainsi que les dispositions organisationnelles relatives à la sécurité d'exploitation de son infrastructure ferroviaire visées au point 3°.

Le nouveau paragraphe 2 comprend la liste des habilitations qui sont données au Roi pour l'adoption de certaines parties du cadre réglementaire national en matière de sécurité, à savoir:

1° les règles nationales de sécurité visées au paragraphe 1^{er}, 1°;

2° les règles relatives aux enquêtes sur les accidents et incidents; et

3° les exigences relatives à la circulation des véhicules à caractère patrimonial sur le réseau.

L'alinéa 2 actuel du paragraphe 2 est supprimé parce qu'il existe en ce qui concerne l'adoption par le Roi des modalités relatives au certificat de sécurité et à l'agrément de sécurité, des habilitations spécifiques dans les articles 98 et 103 du Code ferroviaire. De plus, l'arrêté royal du 16 janvier 2007 concernant les exigences et procédures de sécurité applicables au gestionnaire de l'infrastructure et aux entreprises ferroviaires a déjà été abrogé.

Alleen de voorschriften geïndiceerd in de bepaling onder 1°, zijn nationale veiligheidsvoorschriften die onderworpen zijn aan de procedure voorzien in artikel 69 van de Spoorcodex.

De nationale veiligheidsvoorschriften hebben betrekking op de principes die van toepassing zijn op de exploitatieveiligheid van de spoorweginfrastructuur, de vereisten die van toepassing zijn op het veiligheidspersoneel en het personeel van de met het onderhoud belaste entiteiten, de vereisten die van toepassing zijn op het rollend materieel en de vereisten die van toepassing zijn op de spoorweginfrastructuur.

In vergelijking met de lijst van nationale veiligheidsvoorschriften voorzien door de huidige versie van artikel 68, wordt een nieuw begrip geïntroduceerd, te weten "de principes die van toepassing zijn op de exploitatieveiligheid van de spoorweginfrastructuur".

Deze principes zullen het voorwerp uitmaken van een nieuw koninklijk besluit dat de basissen zal bepalen op grond waarvan de infrastructuurbeheerder de technische specificaties voor gebruik van het netwerk en de operationele procedures betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorweginfrastructuur waarnaar verwezen wordt in de bepaling onder 2° zal kunnen vaststellen, alsook de organisatorische bepalingen betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorweginfrastructuur bedoeld in de bepaling onder 3°.

De nieuwe paragraaf 2 omvat de lijst van machtigingen die aan de Koning worden gegeven voor de aanneming van bepaalde onderdelen van het nationaal regelgevend kader inzake veiligheid, zijnde:

1° de nationale veiligheidsvoorschriften vermeld in paragraaf 1, 1°;

2° de regels betreffende onderzoeken naar ongevallen en incidenten; en

3° de vereisten betreffende het vervoer van voertuigen met een patrimoniaal karakter op het netwerk.

Het huidige tweede lid van paragraaf 2 wordt geschrapt omdat voor wat betreft de aanneming door de Koning van nadere regels betreffende het veiligheidscertificaat en de veiligheidsvergunning specifieke machtigingen bestaan in de artikelen 98 en 103 van de Spoorcodex. Bovendien werd het koninklijk besluit van 16 januari 2007 houdende veiligheidsvereisten en -procedures van toepassing op de infrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen reeds opgeheven.

Le nouveau paragraphe 3 donne au gestionnaire d'infrastructure la compétence d'identifier et d'établir les spécifications techniques d'utilisation du réseau et les procédures opérationnelles relatives à la sécurité d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire en ce qui concerne l'interface opérationnelle entre lui-même et les entreprises ferroviaires et les associations touristiques visées à l'article 5, § 1^{er}, 4^o. Cette identification et cette adoption doivent se faire sur la base des principes déterminés par le Roi conformément au paragraphe 2, 1^o, a) et d).

Pour l'identification et l'adoption des spécifications techniques d'utilisation du réseau et des procédures opérationnelles relatives à la sécurité d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire, le gestionnaire d'infrastructure tient entre autres compte des besoins des utilisateurs de l'infrastructure, dont il a connaissance conformément à la procédure décrite au paragraphe 5.

Le Roi est compétent pour déterminer la procédure par laquelle ces spécifications et procédures, ainsi que leurs modifications, sont soumises à l'avis conforme de l'Autorité de sécurité.

En cas de demande d'autorisation de mise en service de sous-systèmes visée aux articles 168 et suivants, le gestionnaire de l'infrastructure joint à sa demande d'autorisation, une demande d'avis conforme.

Dans ce cas, l'Autorité de sécurité traite la demande d'avis conforme selon les modalités fixées pour cette procédure et délivre l'avis conforme en même temps que l'autorisation.

Le gestionnaire d'infrastructure doit publier les spécifications techniques d'utilisation du réseau et les procédures opérationnelles relatives à la sécurité d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire.

Le nouveau paragraphe 4 donne au gestionnaire d'infrastructure la compétence en cas d'absence de STI ou en complément des STI, d'identifier et d'établir les dispositions organisationnelles relatives à la sécurité d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire en ce qui concerne l'interface entre lui-même et les entreprises ferroviaires ou les associations touristiques visées à l'article 5, § 1^{er}, 4^o. Cette identification et cette adoption doivent se faire sur la base des principes déterminés par le Roi conformément au paragraphe 2, 1^o, a).

Le gestionnaire d'infrastructure doit préalablement à l'adoption se concerter avec les entreprises ferroviaires et les associations touristiques visées à l'article 5, § 1^{er}, 4^o. Le gestionnaire d'infrastructure détermine le processus

De nieuwe paragraaf 3 geeft de infrastructuurbeheerder de bevoegdheid om de technische specificaties voor gebruik van het netwerk en de operationele procedures betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorweginfrastructuur te identificeren en vast te stellen voor wat betreft de operationele interface tussen hemzelf en de spoorwegondernemingen of de toeristische ondernemingen bedoeld in artikel 5, § 1, 4^o. Deze identificatie en deze aanneming dienen te gebeuren op basis van de principes bepaald door de Koning op grond van de paragrafen 2, 1^o, a) en d).

Voor de identificatie en aanneming van de technische specificaties voor gebruik van het netwerk en de operationele procedures betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorweginfrastructuur houdt de infrastructuurbeheerder onder meer rekening met de noden van de infrastructuurgebruikers waarvan hij kennis heeft ingevolge de procedure beschreven in paragraaf 5.

De Koning is bevoegd om de procedure te bepalen via dewelke deze specificaties en procedures, alsook hun wijzigingen, onderworpen zijn aan het eensluidend advies van de Veiligheidsinstantie.

Ingeval van een aanvraag voor toelating tot indienststelling van de subsystemen bedoeld in de artikelen 168 en volgende, voegt de infrastructuurbeheerder bij zijn aanvraag tot indienststelling een verzoek om eensluidend advies.

In dat geval behandelt de Veiligheidsinstantie de aanvraag om eensluidend advies volgens de nadere regels die voor deze procedure zijn bepaald en levert zij gelijktijdig met de toelating een eensluidend advies af.

De infrastructuurbeheerder dient de technische specificaties voor gebruik van het netwerk en de operationele procedures betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorweginfrastructuur bekend te maken.

De nieuwe paragraaf 4 geeft de infrastructuurbeheerder de bevoegdheid om bij het ontbreken van TSI's of ter aanvulling van TSI's de organisatorische bepalingen betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorweginfrastructuur te identificeren en vast te stellen voor wat betreft de interface tussen hemzelf en de spoorwegondernemingen of de toeristische ondernemingen bedoeld in artikel 5, § 1, 4^o. Deze identificatie en die aanneming dienen te gebeuren op basis van de principes bepaald door de Koning op grond van de paragrafen 2, 1^o, a).

De infrastructuurbeheerder dient voorafgaandelijk aan de aanneming met de spoorwegondernemingen en de toeristische ondernemingen bedoeld in artikel 5, § 1, 4^o te overleggen. De infrastructuurbeheerder bepaalt de

de concertation et applique la MSC relative à l'évaluation et l'appréciation des risques lorsqu'il apporte des modifications au système ferroviaire.

Le gestionnaire d'infrastructure doit publier les dispositions organisationnelles relatives à la sécurité d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire.

Un nouveau paragraphe 5 qui est lié aux nouveaux paragraphes 3 et 4, est inséré.

Sur la base des paragraphes 3 et 4, et en l'absence de STI ou en complément de STI le gestionnaire d'infrastructure est responsable de l'identification et de l'adoption des spécifications techniques d'utilisation du réseau, des procédures opérationnelles et des dispositions organisationnelles relatives à la sécurité d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire.

Pour l'identification et l'adoption de certains éléments, le gestionnaire d'infrastructure doit néanmoins avoir connaissance des besoins des utilisateurs de l'infrastructure.

C'est pourquoi dans ce nouveau paragraphe 5, il est élaboré une procédure selon laquelle les utilisateurs de l'infrastructure peuvent adresser une demande motivée au gestionnaire d'infrastructure afin que ce dernier adopte, en application des paragraphes 3 et 4, des spécifications techniques d'utilisation du réseau, des procédures opérationnelles et des dispositions organisationnelles relatives à la sécurité d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire.

Le gestionnaire de l'infrastructure détermine les modalités en vertu desquelles les utilisateurs de l'infrastructure lui soumettent une demande.

La demande comprend au moins les risques existants en cas d'absence de spécifications techniques, de procédures opérationnelles et de dispositions organisationnelles et une analyse de risques.

Les champs d'application de la MSC et de ce paragraphe étant distincts, l'analyse de risques reprise dans cette MSC ne s'applique pas. Néanmoins, il est jugé nécessaire que l'analyse de risque effectuée dans le cadre de ce paragraphe soit similaire à celle fixée dans la MSC.

Le gestionnaire d'infrastructure doit répondre à cette demande de manière motivée.

En cas de décision négative du gestionnaire d'infrastructure, l'utilisateur de l'infrastructure qui avait introduit la demande a la possibilité d'introduire une demande

overlegprocedure en past de GVM inzake de risico-evaluatie en risico-beoordeling toe wanneer hij wijzigingen aanbrengt in het spoorwegsysteem.

De infrastructuurbeheerder dient de organisatorische bepalingen betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorweginfrastructuur bekend te maken.

Een nieuwe paragraaf 5 wordt ingevoegd die samenhangt met de nieuwe paragrafen 3 en 4.

Op grond van de paragrafen 3 en 4, en bij het ontbreken van TSI's of ter aanvulling van TSI's is de infrastructuurbeheerder verantwoordelijk voor de identificatie en de aanneming van de technische specificaties voor gebruik van het netwerk, de operationele procedures en de organisatorische bepalingen betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorweginfrastructuur.

Voor het identificeren en aannemen van sommige elementen dient de infrastructuurbeheerder evenwel kennis te hebben van de noden van infrastructuurgebruikers.

Daarom wordt in deze nieuwe paragraaf 5 een procedure uitgewerkt volgens dewelke infrastructuurgebruikers een gemotiveerd verzoek kunnen richten aan de infrastructuurbeheerder opdat deze, in toepassing van de paragrafen 3 en 4, technische specificaties voor gebruik van het netwerk, de operationele procedures, en de organisatorische bepalingen betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorweginfrastructuur zou aannemen.

De infrastructuurbeheerder bepaalt de nadere regels volgens dewelke de infrastructuurgebruikers bij hem een verzoek indienen.

Het verzoek omvat ten minste de bestaande risico's ingeval van afwezigheid van technische specificaties, operationele procedures en organisatorische bepalingen en een risico-analyse.

Aangezien het toepassingsgebied van de GVM en van deze paragraaf verschillend zijn, is de risico-analyse opgenomen in deze GVM niet van toepassing. Niettemin wordt het nodig geacht dat de risico-analyse die uitgevoerd wordt in het kader van deze paragraaf gelijkaardig is aan deze bepaald in de GVM.

De infrastructuurbeheerder dient dit verzoek op gemotiveerde wijze te beantwoorden.

Bij een negatieve beslissing van de infrastructuurbeheerder heeft de infrastructuurgebruiker die het verzoek heeft ingediend, de mogelijkheid om een verzoek tot

de révision, auquel cas un rapport d'évaluation de la sécurité rédigé par un organisme d'évaluation au sens du règlement d'exécution de la Commission concernant la MSC relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques, est joint à la demande.

Un nouveau paragraphe 6 est inséré concernant la compétence du Roi de déterminer des règles plus détaillées en matière de publication. Ce paragraphe reprend, moyennant certaines adaptations, l'actuel paragraphe 5.

Un nouveau paragraphe 7 qui concerne les règles internes des utilisateurs de l'infrastructure et qui reprend en grande partie l'actuel paragraphe 4, est inséré.

Art. 5

L'article 69 du Code ferroviaire est remplacé.

Le nouveau paragraphe 1^{er} reprend l'actuel paragraphe 1^{er} moyennant l'adaptation de la référence aux règles nationales de sécurité. Suite à la modification de l'article 68 par l'article 3 de ce projet, seules les exigences énumérées à l'article 68, § 2, 1^o seront encore des règles nationales de sécurité qui doivent être notifiées à la Commission européenne et pour lesquelles par conséquent, la procédure prévue à l'article 69 doit être appliquée.

Les nouveaux paragraphes 2 et 3 reprennent le contenu des actuels paragraphes 2 et 3, sauf que ce n'est plus l'Autorité de sécurité mais une entité désignée par le Roi qui devient compétente en la matière.

Le transfert de compétences est une conséquence logique de l'adoption par le Roi des règles nationales de sécurité.

Le nouveau paragraphe 4 reprend le contenu de l'actuel paragraphe 4 sauf que la compétence en la matière est transférée de l'Autorité de sécurité à une entité désignée par le Roi à cet effet et que la référence aux règles nationales de sécurité est adaptée.

Art. 6

La notion de "fonction de sécurité" étant remplacée par celle de "tâche critique de sécurité", il est nécessaire d'adapter les dispositions dans lesquelles cette notion apparaît en ce compris l'article 70.

herziening in te dienen, in welk geval bij het verzoek een veiligheidsbeoordelingsverslag wordt gevoegd, opgesteld door een beoordelingsinstantie in de zin van de uitvoeringsverordening van de Commissie betreffende de GVM voor risico-evaluatie en -beoordeling.

Een nieuwe paragraaf 6 wordt ingevoegd met betrekking tot de bevoegdheid van de Koning om nadere regels inzake bekendmaking te bepalen. Deze paragraaf herneemt, mits wat aanpassingen, de huidige paragraaf 5.

Een nieuwe paragraaf 7 wordt ingevoegd die betrekking heeft op de interne veiligheidsvoorschriften van de infrastructuurgebruikers en die de huidige paragraaf 4 grotendeels herneemt.

Art. 5

Artikel 69 van de Spoorcodex wordt vervangen.

De nieuwe paragraaf 1 herneemt de huidige paragraaf 1, mits aanpassing van de verwijzing naar de nationale veiligheidsvoorschriften. Ingevolge de wijziging van artikel 68 door artikel 3 van dit ontwerp zullen enkel de vereisten opgesomd in artikel 68, § 2, 1^o nog nationale veiligheidsvoorschriften zijn, die dienen genotificeerd te worden aan de Europese Commissie en waarvoor bijgevolg de procedure voorzien in artikel 69 dient te worden toegepast.

De nieuwe paragrafen 2 en 3 hernemen de inhoud van de huidige paragrafen 2 en 3, behalve dat niet langer de Veiligheidsinstantie maar een door de Koning aangewezen entiteit ter zake bevoegd wordt.

De overheveling van bevoegdheid is een logisch gevolg van de aanneming door de Koning van de nationale veiligheidsvoorschriften.

De nieuwe paragraaf 4 herneemt de inhoud van de huidige paragraaf 4 behalve dat de bevoegdheid terzake overgeheveld wordt van de Veiligheidsinstantie naar een door de Koning aangewezen entiteit en dat de verwijzing naar de nationale veiligheidsvoorschriften wordt aangepast.

Art. 6

Gelet op de vervanging van het begrip "veiligheidsfunctie" door dat van "veiligheidskritieke taak", is het nodig de bepalingen aan te passen waarin dit begrip voorkomt, met inbegrip van artikel 70.

De plus, suite à l'accord conclu entre les acteurs du secteur ferroviaire et l'Administration lors de la consultation de sécurité du 9 mai 2019, il a été décidé de remplacer la notion de "suspension préventive des tâches critiques de sécurité" par celle d'"interruption préventive de l'exécution des tâches critiques de sécurité".

Art. 7

L'article 68 étant modifié par la présente loi, il est nécessaire d'adapter toutes les références qui y sont faites dans les dispositions du Code en ce compris l'article 71.

Art. 8

L'article 74, § 1^{er}, 5^o est adapté conformément à la nouvelle terminologie utilisée à l'article 68, § 3, tel que modifié par l'article 3 de ce projet.

Les points 9^o et 11^o de l'article 74, § 1^{er} sont abrogés afin de rendre conforme cet article respectivement aux articles 224 et 151/1 du Code ferroviaire.

L'article 74, § 1^{er}, 14^o du Code ferroviaire est remplacé afin de viser l'ensemble du cadre réglementaire en matière de sécurité, défini à l'article 3.

Art. 9 et 10

L'article 68 étant modifié par la présente loi, il est nécessaire d'adapter toutes les références qui y sont faites dans les dispositions du Code en ce compris les articles 89 et 90.

Art. 11

La notion de "fonction de sécurité" étant remplacée par celle de "tâche critique de sécurité", il est nécessaire d'adapter les dispositions dans lesquelles cette notion apparaît, en ce compris l'article 94/1.

Art. 12 et 13

L'article 68 étant modifié par la présente loi, il est nécessaire d'adapter toutes les références qui y sont faites dans les dispositions du Code, en ce compris les articles 96 et 102.

Daarnaast is, naar aanleiding van het akkoord gesloten tussen de actoren van de spoorsector en het Bestuur tijdens de sectorraadpleging van 9 mei 2019, beslist het begrip "preventieve schorsing van de veiligheidskritieke taken" te vervangen door dit van "preventieve onderbreking van de uitoefening van de veiligheidskritieke taken".

Art. 7

Aangezien artikel 68 door deze wet gewijzigd wordt, is het nodig om alle verwijzingen ernaar in de bepalingen van de Codex, met inbegrip van artikel 71, aan te passen.

Art. 8

Artikel 74, § 1, 5^o wordt in overeenstemming gebracht met de nieuwe terminologie gebruikt in artikel 68, § 3, zoals gewijzigd door artikel 3 van dit ontwerp.

De punten 9^o en 11^o van artikel 74, § 1 worden opgeheven teneinde dit artikel in overeenstemming te brengen met respectievelijk de artikelen 224 en 151/1 van de Spoorcodex.

Artikel 74, § 1, 14^o van de Spoorcodex wordt vervangen om het gehele regelgevend kader inzake veiligheid te viseren, zoals bedoeld in artikel 3.

Art. 9 en 10

Aangezien artikel 68 door deze wet gewijzigd wordt, is het nodig om alle verwijzingen ernaar in de bepalingen van de Codex, met inbegrip van de artikelen 89 en 90, aan te passen.

Art. 11

Gelet op de vervanging van het begrip "veiligheidsfunctie" door dat van "veiligheidskritieke taak", is het nodig de bepalingen aan te passen waarin dit begrip voorkomt, met inbegrip van artikel 94/1.

Art. 12 en 13

Aangezien artikel 68 door deze wet gewijzigd wordt, is het nodig om alle verwijzingen ernaar in de bepalingen van de Codex, met inbegrip van de artikelen 96 en 102, aan te passen.

Art. 14 et 15

Conformément à l'article 151/1 du Code ferroviaire, les entreprises ferroviaires doivent prévoir au plus tard pour le 31 décembre 2017 leurs propres processus de certification des accompagnateurs de train.

Tant l'article 150 qui détermine les règles en matière de certification des accompagnateurs de train que l'article 151 qui habilite le Roi à déterminer les règles en matière de certification des accompagnateurs de train, n'ont plus de raison d'être et doivent être par conséquent abrogés.

Art. 16

L'article 151/1 du Code ferroviaire est adapté, étant donné l'abrogation des articles 150 et 151 du Code ferroviaire conformément à l'article 6 du projet.

Art. 17 et 18

L'article 68 étant modifié par la présente loi, il est nécessaire d'adapter toutes les références qui y sont faites dans les dispositions du Code en ce compris les articles 216/1 et 216/3.

Art. 19

L'article 218 du Code ferroviaire est adapté puisque la référence aux articles relatifs aux infractions sanctionnées d'une amende administrative n'était plus correcte en raison d'une modification antérieure du Code.

Art. 20

Il est inséré un nouvel article 225/2 qui prévoit que le Roi est habilité à déterminer par arrêté délibéré en Conseil des ministres, la date d'entrée en application des articles 68, 69, 70, § 3, 74, § 1^{er}, 5^o, 94/1, § 2, alinéa 3, 2^o et 216/3, § 1^{er}, 1^o et 2^o.

Par conséquent, les utilisateurs de l'infrastructure, le gestionnaire de l'infrastructure, les organismes désignés, l'Autorité de sécurité et l'Administration doivent se conformer aux modifications intégrées dans le cadre des articles 68, 69, 70, § 3, 74, § 1^{er}, 5^o, 94/1, § 2, alinéa 3, 2^o et 216/3, § 1^{er}, 1^o et 2^o, à la date qui sera fixée par le Roi conformément à l'alinéa 1^{er} de l'article 225/2.

Art. 14 en 15

Overeenkomstig artikel 151/1 van de Spoorcodex dienen spoorwegondernemingen uiterlijk op 31 december 2017 te voorzien in eigen processen voor de certificering van treinbegeleiders.

Zowel artikel 150, dat regels bepaalt inzake de certificering van treinbegeleiders, als artikel 151, dat de Koning machtigt om regels inzake certificering van treinbegeleiders te bepalen, hebben geen reden van bestaan meer en dienen derhalve opgeheven te worden.

Art. 16

Artikel 151/1 van de Spoorcodex wordt aangepast, gelet op de opheffing van de artikelen 150 en 151 van de Spoorcodex ingevolge artikel 6 van het ontwerp.

Art. 17 en 18

Aangezien artikel 68 door deze wet gewijzigd wordt, is het nodig om alle verwijzingen ernaar in de bepalingen van de Codex, met inbegrip van de artikelen 216/1 en 216/3, aan te passen.

Art. 19

Artikel 218 van de Spoorcodex wordt aangepast aangezien de verwijzing naar de artikelen betreffende de inbreuken die bestraft kunnen worden met een administratieve boete niet meer correct was ten gevolge van een eerdere wijziging van de Codex.

Art. 20

Een nieuw artikel 225/2 wordt ingevoegd dat voorziet dat de Koning gemachtigd is om door middel van een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad de toepassingsdatum van de artikelen 68, 69, 70, § 3, 74, § 1, 5^o, 94/1, § 2, derde lid, 2^o en 216/3, § 1^{er}, 1^o en 2^o vast te stellen.

Bijgevolg dienen de infrastructuurgebruikers, de infrastructuurbeheerder, de aangewezen instanties, de Veiligheidsinstantie, en het Bestuur zich in regel te stellen met de wijzigingen die in de artikelen 68, 69, 70, § 3, 74, § 1, 5^o, 94/1, § 2, derde lid, 2^o en 216/3, § 1, 1^o en 2^o op de datum die door de Koning zal worden vastgesteld overeenkomstig het eerste lid van artikel 225/2.

Dans la version du présent projet initialement soumise au Conseil d'État pour avis, il était prévu que la date d'entrée en application de l'article 68 du présent projet, était fixée au 15 juin 2020.

Or, il convient de prendre en compte la remarque formulée par le Conseil d'État dans son avis n° 66.937/4 du 19 février 2020, dans lequel ce dernier faisait observer à juste titre que "compte tenu de la date à laquelle cet avant-projet de loi a été soumis à l'avis de la section de législation, soit le 22 janvier 2020, il convient tout d'abord de relever que son processus d'adoption devra être poursuivi sans désespérer afin d'atteindre l'objectif annoncé de laisser aux utilisateurs et aux gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire un temps suffisant pour adapter leurs systèmes de gestion de la sécurité, leurs certificats de sécurité et agrément de sécurité et leurs règles internes".

Il s'avère en effet que, suite à la crise pandémique liée au COVID-19 à laquelle la Belgique est actuellement confrontée, le processus législatif n'a pu se poursuivre de la manière la plus efficiente possible et que ce dernier risque encore d'être émaillé d'un certain nombre d'aléas au vu des circonstances actuelles, tant au niveau des nouvelles priorités définies par le gouvernement liées à l'endiguement de la propagation du COVID-19, que de la possibilité pour le Parlement de se réunir.

Par conséquent, l'objectif initialement prévu tel que le Conseil d'État l'a souligné, à savoir prévoir un intervalle de temps suffisamment long afin de permettre aux utilisateurs de l'infrastructure et au gestionnaire de l'infrastructure de se mettre en conformité avec ce nouveau cadre réglementaire pour le 15 juin 2020, ne pourra être rencontré au regard de la conjoncture actuelle.

Afin de permettre aux utilisateurs de l'infrastructure, au gestionnaire de l'infrastructure mais également à l'Autorité de sécurité et à l'Administration d'appréhender au mieux toutes les spécificités induites par le présent projet de loi, il a été décidé d'insérer un mécanisme de flexibilité permettant d'adapter la date à laquelle ces derniers doivent assurer la mise en conformité en confiant au Roi la compétence de fixer, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, la date d'entrée en application du nouveau cadre réglementaire en matière de sécurité mis en place par le présent projet.

Cette façon de procéder permet au Roi de déterminer, par arrêté délibéré en Conseil des ministres et sur la base des informations nécessaires à cette décision et qui ne sont pas encore toutes disponibles actuellement, la date

In de versie van dit ontwerp die aanvankelijk voor advies aan de Raad van State was voorgelegd, was voorzien dat de toepassingsdatum van artikel 68 van dit ontwerp was vastgesteld op 15 juni 2020.

Er moet echter rekening worden gehouden met de opmerking van de Raad van State in zijn advies nr. 66.937/4 van 19 februari 2020, waarin deze laatste terecht opmerkte dat "gelet op de datum waarop dit voorontwerp van wet voor advies is voorgelegd aan de afdeling wetgeving, namelijk 22 januari 2020, dient vooreerst te worden opgemerkt dat het goedkeuringsproces zonder dralen moet worden voortgezet opdat de gebruikers en de beheerders van de spoorweginfrastructuur voldoende tijd krijgen om hun veiligheidsbeheersystemen, hun veiligheidslicenties en -vergunning alsook hun interne voorschriften aan te passen, zoals het voorontwerp zich tot doel stelt."

Het blijkt dat de wetgevende procedure, als gevolg van de pandemische crisis gelinkt aan COVID-19 waarmee België momenteel geconfronteerd wordt, niet op de meest efficiënt mogelijke manier kon worden voortgezet en dat deze, gezien de huidige omstandigheden, nog met een aantal onzekerheden kan worden geconfronteerd, zowel wat betreft de nieuwe prioriteiten die de regering heeft gesteld om de verspreiding van COVID-19 te beperken, als wat betreft de mogelijkheid voor het Parlement om samen te komen.

Bijgevolg kan de oorspronkelijk voorziene doelstelling, zoals benadrukt door de Raad van State, namelijk om de infrastructuurgebruikers en de infrastructuurbeheerder voldoende tijd te geven om zich tegen 15 juni 2020 in regel te stellen met dit nieuw regelgevend kader, gezien de huidige omstandigheden niet worden gehaald.

Om de infrastructuurgebruikers, de infrastructuurbeheerder, maar ook de Veiligheidsinstantie en het Bestuur in staat te stellen zo goed mogelijk inzicht te krijgen in alle bijzonderheden die door dit wetsontwerp worden veroorzaakt, is beslist om een flexibel mechanisme in te voegen dat toelaat de datum aan te passen tegen wanneer deze laatsten zich in regel moet stellen door aan de Koning de bevoegdheid te verlenen om door middel van een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad de toepassingsdatum van dit nieuw regelgevend kader inzake veiligheid ingesteld door dit ontwerp, vast te stellen.

Deze manier van werken zal de Koning toelaten om, door middel van een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad en op basis van de informatie die nodig is voor het nemen van dat besluit en die op dit ogenblik

la plus opportune, d'entrée en application de ce nouveau cadre réglementaire afin de garantir un délai suffisant:

— à l'Administration pour finaliser l'ensemble des arrêtés royaux d'exécution qui doivent être adoptés pour mettre en œuvre le plan de réduction dans sa globalité;

— à l'Autorité de sécurité pour transposer ces différents textes législatif et réglementaires dans des guides de mise en œuvre destinés à faciliter la transition pour les utilisateurs de l'infrastructure et le gestionnaire de l'infrastructure, et;

— aux utilisateurs de l'infrastructure et au gestionnaire de l'infrastructure pour en prendre connaissance et adapter leurs processus internes afin de se mettre en conformité avec le nouveau cadre réglementaire national en matière de sécurité.

Il est également apparu nécessaire, après l'avis de la section de législation du Conseil d'État que cette mise en conformité différée ne doit pas uniquement être offerte aux différents acteurs du secteur ferroviaire énumérés ci-avant, mais également aux organismes désignés conformément au Code ferroviaire et à ses arrêtés d'exécution. En effet, la modification du cadre réglementaire national en matière de sécurité induit par le présent projet de loi, impactera également ces organismes, en ce sens qu'ils devront également se mettre en conformité avec ce nouveau cadre en adaptant les domaines de compétence compris dans leur désignation afin qu'ils puissent être en mesure d'assurer leurs tâches de certification vis-à-vis de ce nouveau cadre réglementaire.

La période de temps laissée aux utilisateurs de l'infrastructure, au gestionnaire de l'infrastructure et aux organismes désignés pour leur permettre de se mettre en conformité, courra dès lors jusqu'à la date qui sera fixée par le Roi par arrêté royal délibéré en Conseil des ministres, à la place du 15 juin 2020. Ce report à une date ultérieure emporte également la nécessité que le respect des articles 68, 69, 70, § 3, 74, § 1^{er}, 5^o, 94/1, § 2, alinéa 3, 2^o et 216/3, § 1^{er}, 1^o et 2^o du Code ferroviaire, tels que modifiés par les articles 4, 5, 6, 8, 11 et 18 du présent projet de loi, soit également reporté à cette même date pour assurer la cohérence de l'ensemble de ce nouveau cadre réglementaire.

Face à cette postposition à une date ultérieure du respect du présent projet de loi, il est également nécessaire d'intégrer une disposition transitoire assurant que le régime juridique tel qu'il existait avant l'entrée en vigueur du présent projet de loi, est toujours d'application jusqu'au jour précédant la date d'entrée en application

nog niet beschikbaar is, de meest geschikte toepassingsdatum vast te stellen van dit nieuw regelgevend kader teneinde voldoende tijd te garanderen:

— voor het Bestuur om alle koninklijke uitvoeringsbesluiten die moeten worden aangenomen om het plan tot vermindering in zijn geheel uit te voeren, te finaliseren;

— voor de Veiligheidsinstantie om de verschillende wetgevende en regelgevende teksten om te zetten in handleidingen met als doel de overgang te vergemakkelijken voor de infrastructuurgebruikers en de infrastructuurbeheerder, en;

— voor de infrastructuurgebruikers en de infrastructuurbeheerder om er kennis van te nemen en hun interne procedures aan te passen teneinde zich in regel te stellen met het nieuwe regelgevend kader inzake veiligheid.

Na het advies van de Afdeling Wetgeving van de Raad van State bleek het ook noodzakelijk dat dit uitstel voor het zich in regel stellen niet enkel moet voorzien worden voor de verschillende hierboven genoemde actoren in de spoorwegsector, maar ook voor de overeenkomstig de Spoorcodex en zijn uitvoeringsbesluiten aangewezen instanties. De wijziging van het nationaal regelgevend kader inzake veiligheid die door dit wetsontwerp tot stand wordt gebracht, zal namelijk ook gevolgen hebben voor deze instanties, in die zin dat zij zich ook in overeenstemming moeten brengen met dit nieuwe kader door de bevoegdheidsgebieden die in hun aanwijzing zijn opgenomen aan te passen, zodat zij hun certificeringstaken met betrekking tot dit nieuw regelgevend kader kunnen uitvoeren.

De termijn die de infrastructuurgebruikers, de infrastructuurbeheerder en de aangewezen instanties krijgen om zich in regel te stellen, loopt dus tot de datum die zal vastgesteld worden door de Koning door middel van een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, in de plaats van tot 15 juni 2020. Dit uitstel tot een latere datum betekent ook dat de naleving van de artikelen 68, 69, 70, § 3, 74, § 1, 5^o, 94/1, § 2, derde lid, 2^o en 216/3, § 1, 1^o en 2^o van de Spoorcodex, zoals gewijzigd bij de artikelen 4, 5, 6, 8, 11 en 18 van dit wetsontwerp, tot diezelfde datum moet worden uitgesteld om de samenhang van dit nieuwe regelgevend kader in zijn geheel te waarborgen.

In het licht van dit uitstel naar een latere datum van naleving van dit wetsontwerp, is het ook noodzakelijk een overgangsbepaling op te nemen die ervoor zorgt dat de juridische regeling zoals die bestond vóór de inwerkingtreding van dit wetsontwerp nog steeds van kracht is tot en met de dag voorafgaand aan de toepassingsdatum

déterminée par le Roi par arrêté délibéré en Conseil des ministres, ce qui est prévu à l'alinéa 3 de l'article 225/2.

Il convient également de préciser qu'il sera veillé à ce que les arrêtés royaux qui seront adoptés en exécution de ce projet, entrent en application à la même date que celle fixée par le Roi par arrêté royal en Conseil des ministres, afin que l'ensemble du cadre réglementaire entre en application dans sa globalité au même moment.

CHAPITRE 3

Entrée en vigueur

Art. 21

Le présent projet de loi est appelé à entrer en vigueur immédiatement pour que les utilisateurs de l'infrastructure, le gestionnaire de l'infrastructure et les organismes désignés puissent en prendre connaissance le plus rapidement possible afin de préparer les démarches nécessaires à leur mise en conformité pour la date qui sera déterminée par le Roi.

Le ministre de la Mobilité,

François BELLOT

*Le ministre des Classes moyennes,
des Indépendants, des PME, de l'Agriculture et
de l'Intégration sociale, chargé des Grandes villes,*

Denis DUCARME

vastgesteld door de Koning door middel van een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, wat is voorzien in het derde lid van artikel 225/2.

Er moet ook worden gepreciseerd dat erover ge- waakt zal worden dat de koninklijke besluiten die ter uitvoering van dit ontwerp zullen worden aangenomen, van toepassing zullen zijn op dezelfde datum als deze vastgesteld door de Koning door middel van een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, zodat het volledig regelgevend kader op hetzelfde ogenblik van toepassing zal zijn.

HOOFDSTUK 3

Inwerkingtreding

Art. 21

Dit wetsontwerp dient onmiddellijk in werking te treden opdat de infrastructuurgebruikers de infrastructuurbe- heerder en de aangewezen instanties er zo snel mogelijk kennis van kunnen nemen zodat zij de nodige maat- gelen kunnen nemen om zich tegen de datum die door de Koning zal worden vastgesteld, in regel te stellen.

De minister van Mobiliteit,

François BELLOT

*De minister van Middenstand, Zelfstandigen, KMO's,
Landbouw, en Maatschappelijke Integratie, belast
met Grote Steden,*

Denis DUCARME

AVANT-PROJET DE LOI

soumis à l'avis du Conseil d'État

Avant-projet de loi modifiant la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire

Chapitre 1^{er} - Dispositions générales

Article 1^{er}. La présente loi règle une matière visée à l'article 74 de la Constitution.

La présente loi transpose l'article 8 de la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires.

Chapitre 2 - Modification de la loi du 30 août 2013 portant le code ferroviaire

Art. 2. L'article 3 du Code ferroviaire, modifié en dernier lieu par la loi du 11 janvier 2019, est complété par les 82°, 83° et 84°, rédigés comme suit:

82° "cadre réglementaire national en matière de sécurité": l'ensemble des règles et procédures en lien avec la sécurité au niveau national, qui comprend notamment l'ensemble des règles nationales de sécurité;

83° "cadre réglementaire en matière de sécurité": le cadre réglementaire européen en matière de sécurité visé par la directive 2004/49/CE et le cadre réglementaire national en matière de sécurité;

84° "Utilisateur de l'infrastructure ("UI")":

a) les entreprises ferroviaires ayant un droit d'accès sur l'infrastructure ferroviaire belge, en vertu de l'article 5, 1°, 2° ou 3° et leurs auxiliaires;

b) le gestionnaire de l'infrastructure aux fins d'entretien et de gestion, de renouvellement et d'extension de l'infrastructure ferroviaire, en vertu de l'article 8 et ses auxiliaires;

c) les associations ou sociétés autorisées à circuler sur l'infrastructure ferroviaire belge en vertu de l'article 5, 4°."

Art. 3. L'article 25/1 du même Code est remplacé par ce qui suit:

"Art. 25/1. § 1^{er}. Les entreprises ferroviaires accèdent au "traffic control".

Les entreprises ferroviaires ont également accès aux postes de signalisation du gestionnaire de l'infrastructure de Bruges, Gand, Bruxelles, Anvers, Hasselt, Liège, Namur, Charleroi et Mons, en vue de proposer au gestionnaire de l'infrastructure un ordre de priorité concernant leurs propres trains en cas de perturbation, pour autant que cette proposition ne participe en

VOORONTWERP VAN WET

onderworpen aan het advies van de Raad van State

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

Hoofdstuk 1 - Algemene bepalingen

Artikel 1. Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 74 van de Grondwet.

Deze wet zet artikel 8 van de richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen om.

Hoofdstuk 2 - Wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex

Art. 2. Artikel 3 van de Spoorcodex, laatstelijk gewijzigd bij de wet van 11 januari 2019, wordt aangevuld met de bepalingen onder 82°, 83° en 84°, luidende:

82° "nationaal regelgevend kader inzake veiligheid": het geheel van regels en procedures in verband met de veiligheid op nationaal niveau, dat met name het stelsel van nationale veiligheidsvoorschriften omvat;

83° "regelgevend kader inzake veiligheid": het Europees regelgevend kader inzake veiligheid bedoeld in de richtlijn 2004/49/EG en het nationaal regelgevend kader inzake veiligheid;

84° "Infrastructuurgebruiker ("IG")":

a) de spoorwegondernemingen die recht hebben op toegang tot de Belgische spoorweginfrastructuur krachtens artikel 5, 1°, 2° of 3° en hun hulpondernemingen;

b) de infrastructuurbeheerder met het oog op het onderhoud, het beheer, de vernieuwing en de uitbreiding van de spoorweginfrastructuur krachtens artikel 8 en zijn hulpondernemingen;

c) de verenigingen of ondernemingen die de Belgische spoorweginfrastructuur mogen gebruiken krachtens artikel 5, 4°."

Art. 3. Artikel 25/1 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt:

"Art. 25/1. § 1. De spoorwegondernemingen hebben toegang tot de "traffic control".

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

aucune façon à l'exercice de fonctions essentielles relatives à la répartition des capacités de l'infrastructure.

Lorsqu'une entreprise ferroviaire souhaite accéder à d'autres postes de signalisation que ceux visés à l'alinéa précédent, le gestionnaire de l'infrastructure lui octroie cet accès après une étude de faisabilité physique qu'il réalise au cas par cas.

§ 2. Afin d'exercer les prérogatives visées au § 1^{er}, chaque entreprise ferroviaire peut disposer d'un représentant au sein du "traffic control" et d'un représentant au sein de chaque poste de signalisation visé au § 1^{er}.

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

Art. 4. L'article 68 du même Code, modifié par la loi du 23 novembre 2017, est remplacé par ce qui suit:

"Art. 68. § 1^{er}. Le cadre réglementaire national en matière de sécurité comprend:

1° les règles nationales de sécurité relatives aux principes applicables à la sécurité d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire, relatives aux exigences applicables au personnel de sécurité et au personnel des entités chargées de l'entretien, relatives aux exigences applicables au matériel roulant et relatives aux exigences applicables à l'infrastructure ferroviaire;

2° les spécifications techniques d'utilisation du réseau et les procédures opérationnelles relatives à la sécurité d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire;

3° les dispositions organisationnelles relatives à la sécurité d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire;

4° les règles relatives aux enquêtes sur les accidents et les incidents;

5° les exigences relatives à la circulation des véhicules à caractère patrimonial;

6° les règles internes de sécurité;

7° les règles relatives au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer.

§ 2. Le Roi détermine:

1° les règles nationales de sécurité suivantes:

a) les principes applicables à la sécurité d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire;

de essentiële functies met betrekking tot de verdeling van infrastructuurcapaciteiten.

Wanneer een spoorwegonderneming wenst toegang te hebben tot andere seinposten dan deze bedoeld in het voorgaande lid, verleent de infrastructuurbeheerder haar toegang na een onderzoek over de fysieke haalbaarheid die hij geval per geval uitvoert.

§ 2. Teneinde de bevoegdheden bedoeld in paragraaf 1 uit te oefenen, mag elke spoorwegonderneming beschikken over een vertegenwoordiger bij "traffic control" en over een vertegenwoordiger bij elke seinpost bedoeld in § 1.

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

Art. 4. Artikel 68 van dezelfde Codex, gewijzigd bij de wet van 23 november 2017, wordt vervangen als volgt:

"Art. 68. § 1. Het nationaal regelgevend kader inzake veiligheid omvat:

1° de nationale veiligheidsvoorschriften betreffende de principes die van toepassing zijn op de exploitatieveiligheid van de spoorweginfrastructuur, betreffende de vereisten die van toepassing zijn op het veiligheidspersoneel en het personeel van de met het onderhoud belaste entiteiten, betreffende de vereisten die van toepassing zijn op het rollend materieel en betreffende de vereisten die van toepassing zijn op de spoorweginfrastructuur;

2° de technische specificaties voor gebruik van het netwerk en de operationele procedures betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorweginfrastructuur;

3° de organisatorische bepalingen betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorweginfrastructuur;

4° de regels betreffende onderzoeken naar ongevallen en incidenten;

5° de vereisten betreffende het verkeer van voertuigen met een patrimoniaal karakter;

6° de interne veiligheidsvoorschriften;

7° de regels betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen per spoor.

§ 2. De Koning bepaalt:

1° de volgende nationale veiligheidsvoorschriften:

a) de principes die van toepassing zijn op de exploitatieveiligheid van de spoorweginfrastructuur;

b) les exigences applicables au personnel de sécurité et au personnel des entités chargées de l'entretien;

c) les exigences applicables au matériel roulant;

d) les exigences applicables à l'infrastructure ferroviaire;

2° les règles relatives aux enquêtes sur les accidents et les incidents.

3° 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 identifie, adopte et tient à jour, sur la base des principes définis par le Roi en vertu du paragraphe 2, 1°, a) et d), les spécifications techniques d'utilisation du réseau et les procédures opérationnelles relatives à la sécurité d'exploitation de son infrastructure ferroviaire, en ce qui concerne l'interface opérationnelle entre lui-même et les entreprises ferroviaires ou les associations touristiques visées à l'article 5, 4°.

Les entreprises ferroviaires et les associations touristiques visées à l'article 5, 4° se conforment à ces spécifications et procédures dans leurs rapports avec le gestionnaire de l'infrastructure et intègrent ces spécifications et procédures dans leurs règles internes de sécurité visées au paragraphe 7 et les appliquent au personnel concerné.

Ces spécifications et procédures, et leurs modifications, sont soumises à l'avis conforme de l'autorité de sécurité, selon une procédure déterminée par le Roi.

Lorsque, conformément aux articles 168 et suivants, le gestionnaire de l'infrastructure introduit auprès de l'autorité de sécurité une demande d'autorisation de mise en service, la demande d'avis conforme visée à l'alinéa 3 est intégrée au dossier de demande d'autorisation.

Le gestionnaire de l'infrastructure publie les spécifications techniques d'utilisation du réseau et les procédures opérationnelles relatives à la sécurité d'exploitation de son infrastructure ferroviaire visées à l'alinéa 1^{er} selon les modalités arrêtées par le Roi conformément au paragraphe 6.

§ 4. En l'absence de STI ou en complément des STI, sur la base des principes définis par le Roi en vertu du paragraphe 2, 1°, a), le gestionnaire de l'infrastructure identifie, adopte et tient à jour les dispositions organisationnelles relatives à la sécurité d'exploitation de son infrastructure ferroviaire en ce qui concerne l'interface organisationnelle entre lui-même et les entreprises ferroviaires ou les associations touristiques visées à l'article 5, 4°.

Avant d'adopter ces dispositions organisationnelles, le gestionnaire de l'infrastructure se consulte avec les entreprises ferroviaires et les associations touristiques visées à

b) de vereisten die van toepassing zijn op het veiligheids-personeel en het personeel van de met het onderhoud belaste entiteiten;

c) de vereisten die van toepassing zijn op het rollend materieel;

d) de vereisten die van toepassing zijn op de spoorweginfrastructuur;

2° de regels betreffende onderzoeken naar ongevallen en incidenten.

3° de vereisten voor het verkeer van voertuigen met een patrimoniaal karakter op het netwerk.

§ 3. In afwezigheid van TSI's of ter aanvulling van de TSI's, en op basis van de principes bepaald door de Koning op grond van paragraaf 2, 1°, a) en d), identificeert en stelt de infrastructuurbeheerder de technische specificaties voor gebruik van het netwerk en de operationele procedures betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorweginfrastructuur vast, en werkt deze ook bij voor wat betreft de operationele interface tussen hemzelf en de spoorwegondernemingen of de toeristische verenigingen bedoeld in artikel 5, 4°.

In hun relatie met de infrastructuurbeheerder leven de spoorwegondernemingen en de toeristische verenigingen bedoeld in artikel 5, 4° die specificaties en procedures na en voeren deze specificaties en procedures in in hun interne veiligheidsvoorschriften bedoeld in paragraaf 7 en passen deze toe op het betrokken personeel.

Deze specificaties en procedures en hun wijzigingen zijn onderworpen aan het eensluidend advies van de veiligheidsinstantie volgens een procedure bepaald door de Koning.

Wanneer overeenkomstig de artikelen 168 en volgende, de infrastructuurbeheerder bij de veiligheidsinstantie een aanvraag indient voor toelating tot indienststelling, wordt het verzoek om eensluidend advies, bedoeld in het derde lid, geïntegreerd in het dossier van de toelatingsaanvraag.

De infrastructuurbeheerder maakt de technische specificaties voor gebruik van het netwerk en de operationele procedures betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorweginfrastructuur, bedoeld in het eerste lid, bekend volgens de nadere regels bepaald door de Koning overeenkomstig paragraaf 6.

§ 4. In afwezigheid van TSI's of ter aanvulling van de TSI's, en op basis van de principes bepaald door de Koning op grond van paragraaf 2, 1°, a), identificeert, en stelt de infrastructuurbeheerder de organisatorische bepalingen betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorweginfrastructuur vast, en werkt deze bij voor wat betreft de organisatorische interface tussen hemzelf en de spoorwegondernemingen of de toeristische verenigingen bedoeld in artikel 5, 4°.

Voordat de infrastructuurbeheerder deze organisatorische bepalingen vaststelt, raadpleegt hij de spoorwegondernemingen en de toeristische verenigingen bedoeld in

l'article 5, 4°, dans le respect des processus repris dans son système de gestion de la sécurité.

Les entreprises ferroviaires et les associations touristiques visées à l'article 5, 4°, se conforment aux dispositions organisationnelles visées à l'alinéa 1^{er} lorsqu'elles se trouvent dans les cas qui y sont visés et intègrent ces dispositions organisationnelles dans leurs règles internes de sécurité visées au paragraphe 7 et les appliquent au personnel concerné.

Le gestionnaire de l'infrastructure publie les dispositions organisationnelles relatives à la sécurité d'exploitation de son infrastructure ferroviaire visées à l'alinéa 1^{er} selon les modalités arrêtées par le Roi conformément au paragraphe 6.

§ 5. Tout utilisateur de l'infrastructure peut adresser une demande motivée à un gestionnaire de l'infrastructure pour qu'il adopte des spécifications techniques d'utilisation du réseau, des procédures opérationnelles ou des dispositions organisationnelles en application des paragraphes 3 et 4.

Cette demande contient au minimum:

1° les risques que représentent l'absence de spécification technique d'utilisation du réseau, de procédure opérationnelle ou de disposition organisationnelle visée à l'alinéa 1^{er};

2° l'analyse qui a identifié les risques par application d'un processus de gestion des risques similaire à celui repris à l'annexe 1^{re} du règlement d'exécution de la Commission concernant la méthode de sécurité commune relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques;

Le gestionnaire de l'infrastructure répond à cette demande de manière motivée dans un délai n'excédant pas 90 jours ouvrables.

En cas de décision négative, l'utilisateur de l'infrastructure peut introduire une demande de révision.

Cette demande est accompagnée d'un rapport d'évaluation de la sécurité rédigé par un organisme d'évaluation au sens du règlement d'exécution de la Commission concernant la méthode de sécurité commune relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques.

Le gestionnaire de l'infrastructure à qui la demande a été adressée répond à cette demande de révision de manière motivée dans un délai n'excédant pas 90 jours ouvrables.

En cas de réponse positive, le gestionnaire de l'infrastructure adopte les spécifications techniques d'utilisation du réseau, les procédures opérationnelles ou les dispositions organisationnelles conformément aux paragraphes 3 et 4.

§ 6. Le Roi détermine les modalités de publication de l'ensemble des éléments visés aux paragraphes 3, 4 et 5, ainsi que les modalités de publication des éléments visés aux points 4.2.1.2.2.1., 4.2.2.5.2. et 4.8.1 du Règlement d'exécution (UE) 2019/773 de la Commission du 16 mai 2019 concernant

artikel 5, 4° met naleving van de processen opgenomen in zijn veiligheidsbeheersysteem.

De spoorwegondernemingen en de toeristische verenigingen bedoeld in artikel 5, 4°, leven de organisatorische bepalingen bedoeld in het eerste lid, na wanneer zij zich in die gevallen bevinden en voeren deze organisatorische bepalingen in, in hun interne veiligheidsvoorschriften bedoeld in paragraaf 7 en passen deze toe op het betrokken personeel.

De infrastructuurbeheerder maakt de organisatorische bepalingen betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorweginfrastructuur, bedoeld in het eerste lid, bekend volgens de nadere regels bepaald door de Koning overeenkomstig paragraaf 6.

§ 5. Elke infrastructuurgebruiker kan een gemotiveerd verzoek richten tot een infrastructuurbeheerder opdat hij, in toepassing van de paragrafen 3 en 4, de technische specificaties voor gebruik van het netwerk, de operationele procedures of de organisatorische bepalingen vaststelt.

Dit verzoek bevat ten minste:

1° de risico's van het ontbreken van de technische specificaties voor gebruik van het netwerk, de operationele procedures of de organisatorische bepalingen, bedoeld in het eerste lid;

2° de analyse die de risico's heeft geïdentificeerd op basis van de toepassing van het risicobeheerproces opgenomen in bijlage 1 van de uitvoeringsverordening van de Commissie betreffende de gemeenschappelijke veiligheidsmethode inzake risico-evaluatie en risicobeoordeling;

De infrastructuurbeheerder beantwoordt dit verzoek op gemotiveerde wijze binnen een termijn die niet langer is dan 90 werkdagen.

Bij een negatieve beslissing kan de infrastructuurgebruiker een verzoek tot herziening indienen.

Dit verzoek wordt vergezeld door een beoordelingsverslag opgesteld door een beoordelingsinstantie als bedoeld in de uitvoeringsverordening van de Commissie betreffende de gemeenschappelijke veiligheidsmethode inzake risico-evaluatie en risicobeoordeling.

De infrastructuurbeheerder aan wie het verzoek gericht is, beantwoordt dit verzoek tot herziening op gemotiveerde wijze binnen een termijn die niet langer is dan 90 werkdagen.

Bij een positieve beslissing stelt de infrastructuurbeheerder de technische specificaties voor gebruik van het netwerk, de operationele procedures of de organisatorische bepalingen vast overeenkomstig de paragrafen 3 en 4.

§ 6. De Koning bepaalt de nadere regels voor bekendmaking van het geheel van de elementen bedoeld in de paragrafen 3, 4 en 5, alsook voor de bekendmaking van de elementen bedoeld in de punten 4.2.1.2.2.1., 4.2.2.5.2. en 4.8.1 van de Uitvoeringsverordening (EU) 2019/773 van de Commissie

la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système "Exploitation et gestion du trafic" du système ferroviaire au sein de l'Union européenne et abrogeant la décision 2012/757/UE, sans préjudice de son article 6.

§ 7. Les utilisateurs de l'infrastructure adoptent, chacun en ce qui le concerne, des règles internes de sécurité dans le cadre de leur système de gestion de la sécurité."

Art. 5. L'article 69 du même Code est remplacé par ce qui suit:

"Art. 69. § 1^{er}. Après l'adoption des objectifs de sécurité communs, le Roi peut adopter, conformément à l'article 68, § 2, 1^o, 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'Administration, avec l'appui technique de 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 paragraphe 1^{er}.

§ 3. L'Administration, avec l'appui technique de 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 européenne 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 européenne adopte une décision ou jusqu'à l'expiration d'un délai de six mois à partir de la notification.

§ 4. L'Administration, avec l'appui technique de l'Autorité de sécurité, notifie à la Commission européenne les règles nationales de sécurité adoptées ou modifiées en vertu de l'article 68, § 2, 1^o, sauf si lesdites règles concernent exclusivement la mise en œuvre d'une STI. Cette 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. 6. Dans l'article 70, paragraphe 3 du même Code, les modifications suivantes sont apportées:

1^o à l'alinéa 1^{er}, les mots "la suspension préventive de fonctions de sécurité" sont remplacés par les mots "l'interruption préventive de l'exécution des tâches critiques de sécurité";

van 16 mei 2019 betreffende de technische specificaties inzake interoperabiliteit van het subsysteem exploitatie en verkeersleiding van het spoorwegsysteem in de Europese Unie en tot intrekking van Besluit 2012/757/EU, onverminderd haar artikel 6.

§ 7. De infrastructuurgebruikers stellen, ieder voor wat hem betreft, de interne veiligheidsvoorschriften vast in het kader van hun veiligheidsbeheersysteem."

Art. 5. Artikel 69 van dezelfde Codex, wordt vervangen als volgt:

"Art. 69. § 1. Na de vaststelling van de gemeenschappelijke veiligheidsdoelen kan de Koning, overeenkomstig artikel 68, § 2, 1^o, 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 net, met naleving van de voorwaarden die beschreven worden in de volgende paragrafen.

§ 2. Het Bestuur, met de technische bijstand van de veiligheidsinstantie, raadpleegt de spoorwegondernemingen en/of de houders en/of de infrastructuurbeheerder en/of de fabrikanten, volgens de inhoud van de nationale veiligheidsvoorschriften als bedoeld in paragraaf 1.

§ 3. Het Bestuur, met de technische bijstand van de veiligheidsinstantie, legt de Europese Commissie het ontwerp van nationale veiligheidsvoorschrift voor ter onderzoek, met opgave van de redenen voor de invoering ervan.

Als de Europese 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 verkapt beperking van de spoorwegactiviteiten tussen de lidstaten inhoudt, wordt de aanneming, de inwerkingtreding of de toepassing van het voorschrift opgeschort totdat de Europese Commissie een besluit neemt of totdat een termijn van zes maanden, te rekenen vanaf de kennisgeving, verstreken is.

§ 4. Het Bestuur, met de technische bijstand van de veiligheidsinstantie, deelt aan de Europese Commissie de krachtens artikel 68, § 2, 1^o, 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. 6. In artikel 70, paragraaf 3 van dezelfde Codex, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1^o in het eerste lid worden de woorden "de preventieve schorsing van de veiligheidsfuncties" vervangen door de woorden "de preventieve onderbreking van de veiligheidskritieke taken";

2° à l'alinéa 2, les mots "la suspension préventive de fonctions de sécurité" sont remplacés par les mots "l'interruption préventive de l'exécution de tâches critiques de sécurité".

Art. 7. L'article 71 du même Code est remplacé par ce qui suit:

"Art. 71. Le Roi et le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire adaptent chacun dans le cadre de ses compétences le cadre réglementaire national en matière de sécurité, aux OSC et aux MSC au fur et à mesure de leur adoption."

Art. 8. A l'article 74, § 1^{er}, du même Code, les modifications suivantes sont apportées:

1° au 5°, les mots "les autres règles nationales de sécurité" sont remplacés par les mots "les spécifications techniques d'utilisation du réseau et procédures opérationnelles";

2° le 9° et le 11° sont abrogés;

3° au 14°:

a) les mots "le système des règles nationales de sécurité" sont remplacés par les mots "l'ensemble des règles nationales de sécurité";

b) les mots "et les règles relatives au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer" sont abrogés;

Art. 9. L'article 89 du même Code est remplacé par ce qui suit:

"Art. 89. Le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires établissent leur système de gestion de la sécurité dans le respect des dispositions pertinentes du cadre réglementaire en matière de sécurité, et notamment les objectifs de sécurité communs, les exigences de sécurité définies dans les STI, et les éléments pertinents des méthodes de sécurités communes."

Art. 10. Dans l'article 90 du même Code, la première phrase est remplacée par ce qui suit:

"Le système de gestion de la sécurité satisfait aux dispositions pertinentes du cadre réglementaire en matière de sécurité et notamment aux exigences de sécurité définies dans les STI et contient les éléments définis à l'annexe 5, adaptés en fonction de la nature, de l'importance et d'autres caractéristiques de l'activité exercée."

Art. 11. Dans l'article 94/1, paragraphe 2, alinéa 3, 2° du même Code, les mots "fonctions de sécurité" sont remplacés par les mots "tâches critiques de sécurité".

Art. 12. Dans l'article 96 du même Code, les modifications suivantes sont apportées:

2° in het tweede lid worden de woorden "de preventieve schorsing van de veiligheidsfuncties" vervangen door de woorden "de preventieve onderbreking van de veiligheidskritieke taken".

Art. 7. Artikel 71 van dezelfde Codex, wordt vervangen als volgt:

"Art. 71. De Koning en de spoorweginfrastructuurbeheerder zorgen ieder binnen het kader van hun bevoegdheden voor de aanpassing van het nationaal regelgevend kader inzake veiligheid aan de GVD en de GVM naarmate ze worden aangenomen."

Art. 8. In artikel 74, § 1 van dezelfde Codex, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in de bepaling onder 5° worden de woorden "de andere nationale veiligheidsvoorschriften" vervangen door de woorden "de technische specificaties voor gebruik van het netwerk en operationele procedures";

2° de bepalingen onder 9° en 11° worden opgeheven;

3° in de bepaling onder 14°:

a) worden de woorden "het stelsel van nationale veiligheidsvoorschriften" vervangen door de woorden "het geheel van nationale veiligheidsvoorschriften";

b) worden de woorden "en de regels inzake het vervoer van gevaarlijke goederen per spoor" opgeheven;

Art. 9. Artikel 89 van dezelfde Codex, wordt vervangen als volgt:

"Art. 89. De spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen zetten hun veiligheidsbeheersysteem op met naleving van de relevante bepalingen van het regelgevend kader inzake veiligheid, en onder andere de gemeenschappelijke veiligheidsdoelen, de in de TSI vastgelegde veiligheidseisen en de relevante elementen van de gemeenschappelijke veiligheidsmethoden."

Art. 10. In artikel 90 van dezelfde Codex, wordt de eerste zin vervangen als volgt:

"Het veiligheidsbeheersysteem voldoet aan de relevante bepalingen van het regelgevend kader inzake veiligheid, en onder andere aan de in de TSI vastgelegde veiligheidseisen en bevat de in de bijlage 5 beschreven elementen, aangepast volgens de aard, het belang en andere kenmerken van de uitgeoefende activiteit."

Art. 11. In artikel 94/1, paragraaf 2, derde lid, 2° van dezelfde Codex, worden de woorden "de veiligheidsfuncties" vervangen door de woorden "de veiligheidskritieke taken".

Art. 12. In artikel 96 van dezelfde Codex, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° à l'alinéa 1^{er}, dans la version française, les mots "est renouvelable" sont remplacés par les mots "peut être renouvelé";

2° l'alinéa 2 est remplacé par ce qui suit:

"L'autorité de sécurité peut exiger la révision de l'agrément de sécurité en cas de modification substantielle des dispositions pertinentes du cadre réglementaire en matière de sécurité."

Art. 13. Dans l'article 102 du même Code, l'alinéa 3 est remplacé par ce qui suit:

"L'autorité de sécurité peut exiger la révision de la partie concernée du certificat de sécurité en cas de modification substantielle des dispositions pertinentes du cadre réglementaire en matière de sécurité."

Art. 14. L'article 150 du même Code, modifié par la loi du 23 novembre 2017, est abrogé.

Art. 15. L'article 151 du même Code, modifié par la loi du 23 novembre 2017, est abrogé.

Art. 16. L'article 151/1 du même Code, inséré par la loi du 23 novembre 2017, est remplacé par ce qui suit:

"Art. 151/1. Les entreprises ferroviaires mettent en place leurs propres processus pour la certification des accompagnateurs de trains de voyageurs.

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

Ces processus sont conformes au Règlement d'exécution (UE) 2019/773 de la Commission du 16 mai 2019 concernant la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système "Exploitation et gestion du trafic" du système ferroviaire au sein de l'Union européenne et abrogeant la décision 2012/757/UE et aux autres règles européennes applicables."

Art. 17. Dans l'article 216/1 du même Code, le 4° est remplacé par ce qui suit:

"4° le fait de ne pas répondre dans le délai imparti à un rapport d'audit, d'inspection ou de contrôle relatif au respect des dispositions pertinentes du cadre réglementaire en matière de sécurité, ou relatif à un agrément ou un certificat de sécurité;"

Art. 18. Dans l'article 216/3 du même Code, les modifications suivantes sont apportées:

1° au paragraphe 1^{er}, le point 1° est remplacé par ce qui suit:

"1° le défaut pour le gestionnaire de l'infrastructure d'adopter les spécifications techniques d'utilisation du réseau, les procédures opérationnelles et les dispositions organisationnelles

1° in het eerste lid, in de Franse tekst, worden de woorden "est renouvelable" vervangen door de woorden "peut être renouvelé",

2° het tweede lid wordt vervangen als volgt:

"De veiligheidsinstantie kan eisen dat de veiligheidsvergunning wordt herbekeken indien de relevante bepalingen van het regelgevend kader inzake veiligheid ingrijpend veranderen."

Art. 13. In artikel 102 van dezelfde Codex, wordt het derde lid vervangen als volgt:

"De veiligheidsinstantie kan eisen dat het betrokken gedeelte van het veiligheidscertificaat wordt herzien wanneer de relevante bepalingen van het regelgevend kader inzake veiligheid ingrijpend zijn gewijzigd."

Art. 14. Artikel 150 van dezelfde Codex, gewijzigd bij de wet van 23 november 2017, wordt opgeheven.

Art. 15. Artikel 151 van dezelfde Codex, gewijzigd bij de wet van 23 november 2017, wordt opgeheven.

Art. 16. Artikel 151/1 van dezelfde Codex, ingevoegd bij de wet van 23 november 2017, wordt vervangen als volgt:

"Art. 151/1. De spoorwegondernemingen voeren eigen processen in voor de certificering van begeleiders van reizigerstreinen.

Zij nemen deze processen op in hun veiligheidsbeheerssysteem.

Deze processen zijn in overeenstemming met Uitvoeringsverordening (EU) 2019/773 van de Commissie van 16 mei 2019 betreffende de technische specificaties inzake interoperabiliteit van het subsysteem exploitatie en verkeersleiding van het spoorwegsysteem in de Europese Unie en tot intrekking van Besluit 2012/757/EU en aan andere toepasselijke Europese regels."

Art. 17. In artikel 216/1 van dezelfde Codex, wordt de bepaling onder 4° vervangen als volgt:

"4° het niet binnen de toegestane tijd antwoorden op een auditrapport, inspectieverslag of toezichtsverslag met betrekking tot de naleving van de relevante bepalingen van het regelgevend kader inzake veiligheid of met betrekking tot een veiligheidsvergunning of een veiligheidscertificaat;"

Art. 18. In artikel 216/3 van dezelfde Codex, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragraaf 1, wordt de bepaling onder 1° vervangen als volgt:

"1° het niet vaststellen door de infrastructuurbeheerder van de technische specificaties voor gebruik van het netwerk, de operationele procedures en de organisatorische bepalingen

relatives à la sécurité d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire conformément à l'article 68, §§ 3 à 5;"

2° au paragraphe 1^{er}, point 2°, les mots "à l'article 68, § 4" sont remplacés par les mots "à l'article 68, § 7";

3° au paragraphe 1^{er}, le point 3° est remplacé par ce qui suit:

"3° le défaut pour le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires d'établir et de tenir à jour leur système de gestion de la sécurité dans le respect des dispositions pertinentes du cadre réglementaire en matière de sécurité et notamment les objectifs de sécurité communs, les exigences de sécurité définies dans les STI, et les éléments pertinents des méthodes de sécurités communes conformément à l'article 89;"

4° au paragraphe 1^{er}, le point 8° est remplacé par ce qui suit:

"8° le fait de ne pas prendre de mesures correctives dans le délai imparti après un rapport d'audit, d'inspection ou de contrôle relatif au respect des dispositions pertinentes du cadre réglementaire en matière de sécurité, ou relatif à un agrément ou un certificat de sécurité;"

5° au paragraphe 2, point 2°, les mots "11° à 16°" sont remplacés par les mots "11° à 17°".

Art. 19. Dans l'article 218, alinéa 3, du même Code, les mots "à l'article 214 ou à l'article 215" sont remplacés par les mots "aux articles 216/1 à 216/3 ou en vertu de l'article 216/4".

Art. 20. Dans le titre 8, chapitre 2, du même Code, il est inséré un article 225/2 rédigé comme suit:

"Art. 225/2. Les utilisateurs de l'infrastructure et le gestionnaire de l'infrastructure se mettent en conformité avec l'article 68, tel que modifié par la loi du XXX, le 15 juin 2020."

Chapitre 3 - Entrée en vigueur

Art. 21. La présente loi entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*.

betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorweginfrastructuur overeenkomstig artikel 68, §§ 3 tot 5;"

2° in paragraaf 1 worden in de bepaling onder 2° de woorden "artikel 68, § 4" vervangen door de woorden "artikel 68, § 7";

3° in paragraaf 1 wordt de bepaling onder 3° vervangen als volgt:

"3° het niet vaststellen en het niet bijhouden door de infrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen van hun veiligheidsbeheersysteem met naleving van de relevante bepalingen van het regelgevend kader inzake veiligheid en onder andere de gemeenschappelijke veiligheidsdoelen, de in de TSI vastgelegde veiligheidseisen en de relevante elementen van de gemeenschappelijke veiligheidsmethoden overeenkomstig artikel 89;"

4° in paragraaf 1 wordt de bepaling onder 8° vervangen als volgt:

"8° het niet binnen de toegestane tijd invoeren van maatregelen tot verbetering, naar aanleiding van een auditrapport, een inspectieverslag of een toezichtverslag met betrekking tot de naleving van de relevante bepalingen van het regelgevend kader inzake veiligheid of met betrekking tot een veiligheidsvergunning of een veiligheidscertificaat;"

5° in paragraaf 2, in de bepaling 2° worden de woorden "11° tot 16°" vervangen door de woorden "11° tot 17°".

Art. 19. In artikel 218, derde lid, van dezelfde Codex worden de woorden "in artikel 214 of in artikel 215" vervangen door de woorden "in de artikelen 216/1 tot en met 216/3 of krachtens artikel 216/4".

Art. 20. In titel 8, hoofdstuk 2, van dezelfde Codex wordt een artikel 225/2 ingevoegd, luidende:

"Art. 225/2. De infrastructuurgebruikers en de infrastructuurbeheerder voldoen aan artikel 68 zoals gewijzigd bij de wet van XXX, op 15 juni 2020."

Hoofdstuk 3 - Inwerkingtreding

Art. 21. Deze wet treedt in werking de dag waarop ze in het *Belgisch Staatsblad* wordt bekendgemaakt.

Analyse d'impact de la réglementation

RiA-AiR

- :: Remplissez de préférence le formulaire en ligne ria-air.fed.be
- :: Contactez le Helpdesk si nécessaire ria-air@premier.fed.be
- :: Consultez le manuel, les FAQ, etc. www.simplification.be

Fiche signalétique

Auteur .a.

Membre du Gouvernement compétent	F. BELLOT, Ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer belges
Contact cellule stratégique (nom, email, tél.)	C.Vanderschueren, Christophe.Vanderschueren@bellot.fed.be
Administration compétente	SPF Mobilité et Transports
Contact administration (nom, email, tél.)	Clio Liégeois, clio.liegeois@mobilite.fgov.be , 02 277 36 08

Projet .b.

Titre du projet de réglementation	Avant-projet de loi modifiant la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire	
Description succincte du projet de réglementation en mentionnant l'origine réglementaire (traités, directive, accord de coopération, actualité, ...), les objectifs poursuivis et la mise en œuvre.	Le présent projet de loi a pour objectif de modifier le cadre juridique relatif aux règles nationales de sécurité et techniques afin de permettre leur diminution et d'augmenter l'interopérabilité au sein de l'Union européenne et ce, sous l'impulsion de l'Agence de l'UE pour les chemins de fer et de la Commission européenne. En effet, la volonté de réduire le nombre de règles nationales (repris au niveau national dans un « plan de réduction des règles nationales ») trouve sa source au sein de l'article 8 de la Directive 2004/49/CE concernant la sécurité des chemins de fer communautaires, également repris dans la Directive 2016/798 relative à la sécurité ferroviaire qui en assure la refonte.	
Analyses d'impact déjà réalisées	<input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non	Si oui, veuillez joindre une copie ou indiquer la référence du document : _ _

Consultations sur le projet de réglementation .c.

Consultations obligatoires, facultatives ou informelles :	Consultation du secteur, avis de l'Inspecteur des Finances, accord Ministre du budget, consultation des gouvernements de région, délibération en conseil des ministres, avis du Conseil d'Etat
---	--

Sources utilisées pour effectuer l'analyse d'impact .d.

Statistiques, documents de référence, organisations et personnes de référence :	/
---	---

Date de finalisation de l'analyse d'impact .e.

218/01/2019

Quel est l'impact du projet de réglementation sur ces 21 thèmes ?



Un projet de réglementation aura généralement des impacts sur un nombre limité de thèmes. Une liste non-exhaustive de mots-clés est présentée pour faciliter l'appréciation de chaque thème. S'il y a des **impacts positifs et / ou négatifs**, **expliquez-les** (sur base des mots-clés si nécessaire) et **indiquez** les mesures prises pour alléger / compenser les éventuels impacts négatifs. Pour les thèmes **3, 10, 11 et 21**, des questions plus approfondies sont posées. Consultez le [manuel](#) ou contactez le helpdesk ria-air@premier.fed.be pour toute question.

Lutte contre la pauvreté .1.

Revenu minimum conforme à la dignité humaine, accès à des services de qualité, surendettement, risque de pauvreté ou d'exclusion sociale (y compris chez les mineurs), illettrisme, fracture numérique.

Impact positif Impact négatif Expliquez.

Pas d'impact

--

Égalité des chances et cohésion sociale .2.

Non-discrimination, égalité de traitement, accès aux biens et services, accès à l'information, à l'éducation et à la formation, écart de revenu, effectivité des droits civils, politiques et sociaux (en particulier pour les populations fragilisées, les enfants, les personnes âgées, les personnes handicapées et les minorités).

Impact positif Impact négatif Expliquez.

Pas d'impact

--

Égalité entre les femmes et les hommes .3.

Accès des femmes et des hommes aux ressources : revenus, travail, responsabilités, santé/soins/bien-être, sécurité, éducation/savoir/formation, mobilité, temps, loisirs, etc.

Exercice des droits fondamentaux par les femmes et les hommes : droits civils, sociaux et politiques.

1. Quelles personnes sont directement et indirectement concernées par le projet et quelle est la composition sexuée de ce(s) groupe(s) de personnes ?

Si aucune personne n'est concernée, expliquez pourquoi.

[Le projet ne fait aucune différence de traitement entre les hommes et les femmes.](#)

Si des personnes sont concernées, répondez à la question 2.

2. Identifiez les éventuelles différences entre la situation respective des femmes et des hommes dans la matière relative au projet de réglementation.

/

S'il existe des différences, répondez aux questions 3 et 4.

3. Certaines de ces différences limitent-elles l'accès aux ressources ou l'exercice des droits fondamentaux des femmes ou des hommes (différences problématiques) ? [O/N] > expliquez

--

4. Compte tenu des réponses aux questions précédentes, identifiez les impacts positifs et négatifs du projet sur l'égalité des femmes et les hommes ?

--

S'il y a des impacts négatifs, répondez à la question 5.

5. Quelles mesures sont prises pour alléger / compenser les impacts négatifs ?

--

Santé .4.

Accès aux soins de santé de qualité, efficacité de l'offre de soins, espérance de vie en bonne santé, traitements des maladies chroniques (maladies cardiovasculaires, cancers, diabète et maladies respiratoires chroniques), déterminants de la santé (niveau socio-économique, alimentation, pollution), qualité de la vie.

 Impact positif

 Impact négatif

 Expliquez.

 Pas d'impact

--

Emploi .5.

Accès au marché de l'emploi, emplois de qualité, chômage, travail au noir, conditions de travail et de licenciement, carrière, temps de travail, bien-être au travail, accidents de travail, maladies professionnelles, équilibre vie privée - vie professionnelle, rémunération convenable, possibilités de formation professionnelle, relations collectives de travail.

 Impact positif

 Impact négatif

 Expliquez.

 Pas d'impact

--

Modes de consommation et production .6.

Stabilité/prévisibilité des prix, information et protection du consommateur, utilisation efficace des ressources, évaluation et intégration des externalités (environnementales et sociales) tout au long du cycle de vie des produits et services, modes de gestion des organisations.

 Impact positif

 Impact négatif

 Expliquez.

 Pas d'impact

--

Développement économique .7.

Création d'entreprises, production de biens et de services, productivité du travail et des ressources/matières premières, facteurs de compétitivité, accès au marché et à la profession, transparence du marché, accès aux marchés publics, relations commerciales et financières internationales, balance des importations/exportations, économie souterraine, sécurité d'approvisionnement des ressources énergétiques, minérales et organiques.

 Impact positif

 Impact négatif

 Expliquez.

 Pas d'impact

--

Investissements .8.

Investissements en capital physique (machines, véhicules, infrastructures), technologique, intellectuel (logiciel, recherche et développement) et humain, niveau d'investissement net en pourcentage du PIB.

 Impact positif

 Impact négatif

 Expliquez.

 Pas d'impact

--

Recherche et développement .9.

Opportunités de recherche et développement, innovation par l'introduction et la diffusion de nouveaux modes de production, de nouvelles pratiques d'entreprises ou de nouveaux produits et services, dépenses de recherche et de développement.

 Impact positif

 Impact négatif

 Expliquez.

 Pas d'impact

--

PME .10.

Impact sur le développement des PME.

1. Quelles entreprises sont directement et indirectement concernées par le projet ?

Détaillez le(s) secteur(s), le nombre d'entreprises, le % de PME (< 50 travailleurs) dont le % de micro-entreprise (< 10 travailleurs).

Si aucune entreprise n'est concernée, expliquez pourquoi.

Le projet de loi concerne principalement les utilisateurs de l'infrastructure, à savoir particulièrement des entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure.

↓ Si des PME sont concernées, répondez à la question 2.

2. Identifiez les impacts positifs et négatifs du projet sur les PME.

N.B. les impacts sur les charges administratives doivent être détaillés au thème 11

/

↓ S'il y a un impact négatif, répondez aux questions 3 à 5.

3. Ces impacts sont-ils proportionnellement plus lourds sur les PME que sur les grandes entreprises ? [O/N] > expliquez

/

4. Ces impacts sont-ils proportionnels à l'objectif poursuivi ? [O/N] > expliquez

/

5. Quelles mesures sont prises pour alléger / compenser les impacts négatifs ?

/

Charges administratives .11.

Réduction des formalités et des obligations administratives liées directement ou indirectement à l'exécution, au respect et/ou au maintien d'un droit, d'une interdiction ou d'une obligation.

↓ Si des citoyens (cf. thème 3) et/ou des entreprises (cf. thème 10) sont concernés, répondez aux questions suivantes.

1. Identifiez, par groupe concerné, les formalités et les obligations nécessaires à l'application de la réglementation.

S'il n'y a aucune formalité ou obligation, expliquez pourquoi.

- | | |
|--|--|
| <p>a. 1) Le gestionnaire de l'infrastructure en cas d'absence de spécifications techniques d'interopérabilité ou en complément de celles-ci, adopte des règles de sécurité en matière d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire. Pour ce faire, le gestionnaire de l'infrastructure doit soumettre ces règles et leurs modifications à l'avis conforme de l'autorité de sécurité.</p> | <p>b. 1) Le gestionnaire de l'infrastructure en cas d'absence de spécifications techniques d'interopérabilité ou en complément de celles-ci, identifie et adopte des spécifications techniques d'utilisation du réseau et des procédures opérationnelles relatives à la sécurité d'exploitation de son infrastructure ferroviaire. Les spécifications et les procédures adoptées par le gestionnaire de l'infrastructure doivent être soumis à l'avis conforme de l'autorité de sécurité. Les entreprises ferroviaires et les associations touristiques doivent se conformer à ces règles en les intégrant dans leurs règles internes et en les appliquant à leurs personnels.</p> <p>2) Le gestionnaire de l'infrastructure adopte en l'absence de spécifications techniques d'interopérabilité ou en complément de celles-ci, des dispositions organisationnelles relatives à la sécurité d'exploitation de son infrastructure ferroviaire. Les entreprises ferroviaires et les associations touristiques doivent se conformer à ces règles en les intégrant dans leurs règles internes et en les appliquant à leur personnel.</p> <p>3) Toute entreprise ferroviaire, association touristique ou autre gestionnaire d'infrastructure peuvent demander au gestionnaire de l'infrastructure</p> |
|--|--|

<p>↓ S'il y a des formalités et des obligations dans la réglementation actuelle*, répondez aux questions 2a à 4a.</p>	<p>↓ S'il y a des formalités et des obligations dans la réglementation en projet**, répondez aux questions 2b à 4b.</p>
<p>2. Quels documents et informations chaque groupe concerné doit-il fournir ?</p>	
<p>a. Le gestionnaire de l'infrastructure publie les règles en matière d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire conformément aux modalités adoptées par le Roi.</p>	<p>b. 1 et 2) Le gestionnaire de l'infrastructure doit publier les spécifications techniques d'utilisation du réseau, les procédures opérationnelles et les dispositions organisationnelles qu'il adopte conformément aux modalités adoptées par le Roi. Les entreprises ferroviaires et les associations touristiques doivent se conformer à ces règles en les intégrant dans leurs règles internes et en les appliquant à leur personnel. 3) L'entreprises ferroviaire, l'association touristique ou un autre gestionnaire de l'infrastructure doit déposer une demande auprès du gestionnaire de l'infrastructure comprenant les risques que représentent l'absence de ces règles et une analyse de risque.</p>
<p>3. Comment s'effectue la récolte des informations et des documents, par groupe concerné ?</p>	
<p>a. Le gestionnaire de l'infrastructure adopte des règles en matière d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire sur la base des situations concrètes auxquelles il est confronté et si aucune STI ne peut donner une réponse satisfaisante à cette situation.</p>	<p>b. 1 et 2) le gestionnaire de l'infrastructure peut adopter d'initiative les spécifications techniques d'utilisation du réseau, des procédures opérationnelles ou des dispositions organisationnelles ou le faire à la demande de toute entreprise ferroviaire, association touristique ou autre gestionnaire d'infrastructure conformément au point 3 ci-après. Suite à la publication de ces règles, les entreprises ferroviaires et les associations touristiques doivent les intégrer dans leurs règles internes 3) L'entreprise ferroviaire, l'association touristique ou un autre gestionnaire de l'infrastructure doivent adresser une demande motivée à l'attention du gestionnaire de l'infrastructure. Le gestionnaire de l'infrastructure doit prendre une décision et en cas de réponse positive, il adopte les règles sollicitées.</p>
<p>4. Quelles est la périodicité des formalités et des obligations, par groupe concerné ?</p>	
<p>a. Le gestionnaire de l'infrastructure adopte des règles en matière d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire à chaque fois qu'il estime que les spécifications techniques d'interopérabilité sont insuffisantes ou inexistantes.</p>	<p>b. 1 et 2) Le gestionnaire de l'infrastructure adopte les spécifications techniques de l'utilisation du réseau, les procédures opérationnelles et les dispositions organisationnelles à chaque fois qu'il l'estime nécessaire en raison de l'absence de spécifications techniques d'interopérabilité ou en complément de celles-ci ou conformément à la demande d'une entreprise ferroviaire, une association touristique ou un autre gestionnaire de l'infrastructure conformément au point 3 ci-après. 3) L'entreprise ferroviaire, l'association touristique et tout autre gestionnaire de l'infrastructure adresse une demande motivée à chaque fois qu'ils l'estiment nécessaire. Le gestionnaire de l'infrastructure doit quant à lui y donner suite à chaque qu'il est sollicité.</p>
<p>5. Quelles mesures sont prises pour alléger / compenser les éventuels impacts négatifs ?</p>	
<p>Le rôle des entreprises ferroviaires, des associations touristiques ou d'autres gestionnaires de l'infrastructure est accru par rapport à la réglementation en ce qu'ils doivent intégrer dans leurs règles internes, les spécifications techniques d'utilisation du réseau, les procédures opérationnelles et les dispositions organisationnelles mais il leur</p>	

est permis de participer au processus d'élaboration de ces règles en sollicitant auprès du gestionnaire de l'infrastructure qu'il en soit adoptées.

Énergie .12.

Mix énergétique (bas carbone, renouvelable, fossile), utilisation de la biomasse (bois, biocarburants), efficacité énergétique, consommation d'énergie de l'industrie, des services, des transports et des ménages, sécurité d'approvisionnement, accès aux biens et services énergétiques.

Impact positif

Impact négatif

↓ Expliquez.

Pas d'impact

--

Mobilité .13.

Volume de transport (nombre de kilomètres parcourus et nombre de véhicules), offre de transports collectifs, offre routière, ferroviaire, maritime et fluviale pour les transports de marchandises, répartitions des modes de transport (modal shift), sécurité, densité du trafic.

Impact positif

Impact négatif

↓ Expliquez.

Pas d'impact

Alimentation .14.

Accès à une alimentation sûre (contrôle de qualité), alimentation saine et à haute valeur nutritionnelle, gaspillages, commerce équitable.

Impact positif

Impact négatif

↓ Expliquez.

Pas d'impact

--

Changements climatiques .15.

Émissions de gaz à effet de serre, capacité d'adaptation aux effets des changements climatiques, résilience, transition énergétique, sources d'énergies renouvelables, utilisation rationnelle de l'énergie, efficacité énergétique, performance énergétique des bâtiments, piégeage du carbone.

Impact positif

Impact négatif

↓ Expliquez.

Pas d'impact

--

Ressources naturelles .16.

Gestion efficace des ressources, recyclage, réutilisation, qualité et consommation de l'eau (eaux de surface et souterraines, mers et océans), qualité et utilisation du sol (pollution, teneur en matières organiques, érosion, assèchement, inondations, densification, fragmentation), déforestation.

Impact positif

Impact négatif

↓ Expliquez.

Pas d'impact

--

Air intérieur et extérieur .17.

Qualité de l'air (y compris l'air intérieur), émissions de polluants (agents chimiques ou biologiques : méthane, hydrocarbures, solvants, SO_x, NO_x, NH₃), particules fines.

Impact positif

Impact négatif

↓ Expliquez.

Pas d'impact

--

Biodiversité .18.

Niveaux de la diversité biologique, état des écosystèmes (restauration, conservation, valorisation, zones protégées), altération et fragmentation des habitats, biotechnologies, brevets d'invention sur la matière biologique, utilisation des ressources génétiques, services rendus par les écosystèmes (purification de l'eau et de l'air, ...), espèces domestiquées ou cultivées, espèces exotiques envahissantes, espèces menacées.

Impact positif

Impact négatif

↓ Expliquez.

Pas d'impact

--

Nuisances .19.

Nuisances sonores, visuelles ou olfactives, vibrations, rayonnements ionisants, non ionisants et électromagnétiques, nuisances lumineuses.

Impact positif
 Impact négatif
 Expliquez.
 Pas d'impact

--

Autorités publiques .20.

Fonctionnement démocratique des organes de concertation et consultation, services publics aux usagers, plaintes, recours, contestations, mesures d'exécution, investissements publics.

Impact positif
 Impact négatif
 Expliquez.
 Pas d'impact

--

Cohérence des politiques en faveur du développement .21.

Prise en considération des impacts involontaires des mesures politiques belges sur les intérêts des pays en développement.

1. Identifiez les éventuels impacts directs et indirects du projet sur les pays en développement dans les domaines suivants :

<input type="checkbox"/> sécurité alimentaire	<input type="checkbox"/> revenus et mobilisations de ressources domestiques (taxation)
<input type="checkbox"/> santé et accès aux médicaments	<input type="checkbox"/> mobilité des personnes
<input type="checkbox"/> travail décent	<input type="checkbox"/> environnement et changements climatiques (mécanismes de développement propre)
<input type="checkbox"/> commerce local et international	<input type="checkbox"/> paix et sécurité

Expliquez si aucun pays en développement n'est concerné.
[Aucun pays en développement n'est concerné.](#)

S'il y a des impacts positifs et/ou négatifs, répondez à la question 2.

2. Précisez les impacts par groupement régional ou économique (lister éventuellement les pays). Cf. manuel

--

S'il y a des impacts négatifs, répondez à la question 3.

3. Quelles mesures sont prises pour les alléger / compenser les impacts négatifs ?

--

Regelgevingsimpactanalyse

RIA-AiR

- :: Vul het formulier bij voorkeur online in ria-air.fed.be
- :: Contacteer de helpdesk indien nodig ria-air@premier.fed.be
- :: Raadpleeg de handleiding, de FAQ, enz. www.vereenvoudiging.be

Beschrijvende fiche

Auteur .a.

Bevoegd regeringslid	F. Bellot, Minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
Contactpersoon beleidscel (Naam, E-mail, Tel. Nr.)	C. Vanderschueren, Christophe.vanderschueren@bellot.fed.be
Overheidsdienst	FOD Mobiliteit en Vervoer
Contactpersoon overheidsdienst (Naam, E-mail, Tel. Nr.)	Clio Liégeois, clio.liegeois@mobilite.fgov.be, 02 277 36 08

Ontwerp .b.

Titel van het ontwerp van regelgeving	Voorontwerp van wet tot wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex
Korte beschrijving van het ontwerp van regelgeving met vermelding van de oorsprong (verdrag, richtlijn, samenwerkingsakkoord, actualiteit, ...), de beoogde doelen van uitvoering.	Dit wetsontwerp heeft als doelstelling het regelgevend kader met betrekking tot de nationale veiligheids- en technische voorschriften te wijzigen om de vermindering van deze voorschriften mogelijk te maken en om de interoperabiliteit binnen de Europese Unie te verbeteren en dit, onder impuls van het Spoorwegbureau van de Europese Unie en van de Europese Commissie. De wil om het aantal nationale voorschriften te verminderen (op nationaal niveau opgenomen in een "plan tot vermindering van de nationale voorschriften") vindt zijn oorsprong in artikel 8 van de Richtlijn 2004/49/EC inzake veiligheid op de communautaire spoorwegen, eveneens overgenomen door de Richtlijn 2016/798 inzake veiligheid op het spoor die er de herziening van verzekert.
Impactanalyses reeds uitgevoerd	<input type="checkbox"/> Ja Indien ja, gelieve een kopie bij te voegen of de referentie van het document te vermelden: __ <input checked="" type="checkbox"/> Nee

Raadpleging over het ontwerp van regelgeving .c.

Verplichte, facultatieve of informele raadplegingen:	Sectoroverleg, advies van de Inspecteur van Financiën, akkoord van de Minister van Begroting, raadpleging van de gewestregeringen, overleg in de Ministerraad, advies van de Raad van State
--	---

Bronnen gebruikt om de impactanalyse uit te voeren .d.

Statistieken, referentiedocumenten, organisaties en contactpersonen:	/
--	---

Datum van beëindiging van de impactanalyse .e.

18/01/2019

Welke impact heeft het ontwerp van regelgeving op deze 21 thema's?

Een ontwerp van regelgeving zal meestal slechts impact hebben op enkele thema's.

Een niet-exhaustieve lijst van trefwoorden is gegeven om de inschatting van elk thema te vergemakkelijken.



Indien er een **positieve en/of negatieve impact** is, leg deze uit (gebruik indien nodig trefwoorden) en vermeld welke maatregelen worden genomen om de eventuele negatieve effecten te verlichten/te compenseren.

Voor de thema's **3, 10, 11** en **21**, worden meer gedetailleerde vragen gesteld.

Raadpleeg de handleiding of contacteer de helpdesk ria-air@premier.fed.be indien u vragen heeft.

Kansarmoedebestrijding .1.

Menswaardig minimuminkomen, toegang tot kwaliteitsvolle diensten, schuldenoverlast, risico op armoede of sociale uitsluiting (ook bij minderjarigen), ongeletterdheid, digitale kloof.

Positieve impact

Negatieve impact



Leg uit.

Geen impact

--

Gelijke Kansen en sociale cohesie .2.

Non-discriminatie, gelijke behandeling, toegang tot goederen en diensten, toegang tot informatie, tot onderwijs en tot opleiding, loonkloof, effectiviteit van burgerlijke, politieke en sociale rechten (in het bijzonder voor kwetsbare bevolkingsgroepen, kinderen, ouderen, personen met een handicap en minderheden).

Positieve impact

Negatieve impact



Leg uit.

Geen impact

--

Gelijkheid van vrouwen en mannen .3.

Toegang van vrouwen en mannen tot bestaansmiddelen: inkomen, werk, verantwoordelijkheden, gezondheid/zorg/welzijn, veiligheid, opleiding/kennis/vorming, mobiliteit, tijd, vrije tijd, etc.

Uitoefening door vrouwen en mannen van hun fundamentele rechten: burgerlijke, sociale en politieke rechten.

1. Op welke personen heeft het ontwerp (rechtstreeks of onrechtstreeks) een impact en wat is de naar geslacht uitgesplitste samenstelling van deze groep(en) van personen?

Indien geen enkele persoon betrokken is, leg uit waarom.

Het ontwerp van wet maakt geen onderscheid in de behandeling van mannen en vrouwen.



Indien er personen betrokken zijn, beantwoord dan vraag 2.

2. Identificeer de eventuele verschillen in de respectieve situatie van vrouwen en mannen binnen de materie waarop het ontwerp van regelgeving betrekking heeft.

/



Indien er verschillen zijn, beantwoord dan vragen 3 en 4.

3. Beperken bepaalde van deze verschillen de toegang tot bestaansmiddelen of de uitoefening van fundamentele rechten van vrouwen of mannen (problematische verschillen)? [J/N] > Leg uit

4. Identificeer de positieve en negatieve impact van het ontwerp op de gelijkheid van vrouwen en mannen, rekening houdend met de voorgaande antwoorden?



Indien er een negatieve impact is, beantwoord dan vraag 5.

5. Welke maatregelen worden genomen om de negatieve impact te verlichten / te compenseren?

Gezondheid .4.

Toegang tot kwaliteitsvolle gezondheidszorg, efficiëntie van het zorgaanbod, levensverwachting in goede gezondheid, behandelingen van chronische ziekten (bloedvatenziekten, kankers, diabetes en chronische ademhalingsziekten), gezondheidsdeterminanten (sociaaleconomisch niveau, voeding, verontreiniging), levenskwaliteit.

Positieve impact Negatieve impact Leg uit. Geen impact

--

Werkgelegenheid .5.

Toegang tot de arbeidsmarkt, kwaliteitsvolle banen, werkloosheid, zwartwerk, arbeids- en ontslagomstandigheden, loopbaan, arbeidstijd, welzijn op het werk, arbeidsongevallen, beroepsziekten, evenwicht privé- en beroepsleven, gepaste verloning, mogelijkheid tot beroepsopleiding, collectieve arbeidsverhoudingen.

Positieve impact Negatieve impact Leg uit. Geen impact

--

Consumptie- en productiepatronen .6.

Prijsstabiliteit of -voorzienbaarheid, inlichting en bescherming van de consumenten, doeltreffend gebruik van hulpbronnen, evaluatie en integratie van (sociale- en milieu-) externaliteiten gedurende de hele levenscyclus van de producten en diensten, beheerpatronen van organisaties.

Positieve impact Negatieve impact Leg uit. Geen impact

--

Economische ontwikkeling .7.

Oprichting van bedrijven, productie van goederen en diensten, arbeidsproductiviteit en productiviteit van hulpbronnen/grondstoffen, competitiviteitsfactoren, toegang tot de markt en tot het beroep, markttransparantie, toegang tot overheidsopdrachten, internationale handels- en financiële relaties, balans import/export, ondergrondse economie, bevoorradingszekerheid van zowel energiebronnen als minerale en organische hulpbronnen.

Positieve impact Negatieve impact Leg uit. Geen impact

--

Investeringen .8.

Investeringen in fysiek (machines, voertuigen, infrastructuren), technologisch, intellectueel (software, onderzoek en ontwikkeling) en menselijk kapitaal, nettoinvesteringcijfer in procent van het bbbp.

Positieve impact Negatieve impact Leg uit. Geen impact

--

Onderzoek en ontwikkeling .9.

Mogelijkheden betreffende onderzoek en ontwikkeling, innovatie door de invoering en de verspreiding van nieuwe productiemethodes, nieuwe ondernemingspraktijken of nieuwe producten en diensten, onderzoeks- en ontwikkelingsuitgaven.

Positieve impact Negatieve impact Leg uit. Geen impact

--

Kmo's .10.

Impact op de ontwikkeling van de kmo's.

1. Welke ondernemingen zijn rechtstreeks of onrechtstreeks betrokken?

Beschrijf de sector(en), het aantal ondernemingen, het % kmo's (< 50 werknemers), waaronder het % micro-ondernemingen (< 10 werknemers).

Indien geen enkele onderneming betrokken is, leg uit waarom.

Het ontwerp van wet betreft hoofdzakelijk de infrastructuurgebruikers, met name in bijzonder de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder.

↓ Indien er kmo's betrokken zijn, beantwoord dan vraag 2.

2. Identificeer de positieve en negatieve impact van het ontwerp op de kmo's.
N.B. De impact op de administratieve lasten moet bij thema 11 gedetailleerd worden.

/

↓ Indien er een negatieve impact is, beantwoord dan vragen 3 tot 5.

3. Is deze impact verhoudingsgewijs zwaarder voor de kmo's dan voor de grote ondernemingen? [J/N] > Leg uit

/

4. Staat deze impact in verhouding tot het beoogde doel? [J/N] > Leg uit

/

5. Welke maatregelen worden genomen om deze negatieve impact te verlichten / te compenseren?

/

Administratieve lasten .11.

Verlaging van de formaliteiten en administratieve verplichtingen die direct of indirect verbonden zijn met de uitvoering, de naleving en/of de instandhouding van een recht, een verbod of een verplichting.

↓ Indien burgers (zie thema 3) en/of ondernemingen (zie thema 10) betrokken zijn, beantwoord dan volgende vragen.

1. Identificeer, per betrokken doelgroep, de nodige formaliteiten en verplichtingen voor de toepassing van de regelgeving. Indien er geen enkele formaliteiten of verplichtingen zijn, leg uit waarom.

- | | |
|---|---|
| <p>a. 1) De infrastructuurbeheerder zal, bij ontstentenis van of in aanvulling op technische specificaties van interoperabiliteit, veiligheidsvoorschriften vaststellen voor de exploitatie van de spoorweginfrastructuur. Om dit te realiseren, moet de infrastructuurbeheerder deze regels en hun wijzigingen indienen bij de instemming van de veiligheidsinstantie.</p> | <p>b. 1) De infrastructuurbeheerder identificeert en keurt technische specificaties goed voor het gebruik van het netwerk en operationele procedures met betrekking tot de operationele veiligheid van zijn spoorweginfrastructuur, bij gebrek aan of in aanvulling op technische specificaties voor interoperabiliteit. De specificaties en procedures van de infrastructuurbeheerder moeten worden goedgekeurd met instemming van de veiligheidsinstantie. Spoorwegondernemingen en toeristische organisaties moeten zich aan deze regels houden door ze in hun interne regels op te nemen en toe te passen op hun personeel.
2) De infrastructuurbeheerder stelt, bij ontstentenis van of in aanvulling op technische specificaties voor interoperabiliteit, organisatorische bepalingen vast voor de operationele veiligheid van zijn spoorweginfrastructuur. Spoorwegondernemingen en toeristenorganisaties moeten zich aan deze regels houden door ze in hun interne regels op te nemen en toe te passen op hun</p> |
|---|---|

<p>↓ Indien er formaliteiten en/of verplichtingen zijn in de huidige* regelgeving, beantwoord dan vragen 2a tot 4a.</p>	<p>↓ Indien er formaliteiten en/of verplichtingen zijn in het ontwerp van regelgeving**, beantwoord dan vragen 2b tot 4b.</p>
<p>2. Welke documenten en informatie moet elke betrokken doelgroep verschaffen?</p> <p>a. De infrastructuurbeheerder publiceert de regels voor de exploitatie van de spoorweginfrastructuur in overeenstemming met de door de Koning vastgestelde modaliteiten.</p>	<p>personeel. 3) Elke spoorwegonderneming, toeristische vereniging of andere infrastructuurbeheerder kan de infrastructuurbeheerder verzoeken technische specificaties vast te stellen voor het gebruik van het netwerk, operationele procedures en organisatorische regelingen.</p> <p>b. 1 en 2) de infrastructuurbeheerder publiceert de technische specificaties voor het gebruik van het netwerk, de operationele procedures en de organisatorische regelingen die hij goedkeurt in overeenstemming met de door de Koning vastgestelde modaliteiten. Spoorwegondernemingen en toeristenorganisaties moeten zich aan deze regels houden door ze in hun interne regels op te nemen en toe te passen op hun personeel. 3) De spoorwegonderneming, de toerismevereniging of een andere infrastructuurbeheerder dient bij de infrastructuurbeheerder een verzoek in, inclusief de risico's van het ontbreken van deze regels en een risicoanalyse.</p>
<p>3. Hoe worden deze documenten en informatie, per betrokken doelgroep, ingezameld?</p> <p>a. De infrastructuurbeheerder stelt regels vast voor de exploitatie van de spoorweginfrastructuur op basis van de concrete situaties waarmee hij wordt geconfronteerd en indien geen TSI een volledig antwoord op deze situatie kan geven.</p>	<p>b. 1 en 2) De infrastructuurbeheerder kan de technische specificaties voor het gebruik van het netwerk, de operationele procedures of de organisatorische regelingen, vaststellen op initiatief of op verzoek van een spoorwegonderneming, toeristische organisatie of andere infrastructuurbeheerder overeenkomstig punt 3 hieronder. Na de publicatie van deze regels moeten spoorwegondernemingen en toeristenverenigingen deze opnemen in hun interne regels. 3) De spoorwegonderneming, de toerismevereniging of een andere infrastructuurbeheerder dient een gemotiveerd verzoek onder de aandacht van de infrastructuurbeheerder te sturen. De infrastructuurbeheerder moet een beslissing nemen en, in het geval van een positieve reactie, de gevraagde regels aannemen.</p>
<p>4. Welke is de periodiciteit van de formaliteiten en verplichtingen, per betrokken doelgroep?</p> <p>a. De infrastructuurbeheerder stelt regels vast voor de exploitatie van de spoorweginfrastructuur wanneer hij van mening is dat de technische specificaties voor interoperabiliteit ontoereikend of niet aanwezig zijn.</p>	<p>b. 1 en 2) De infrastructuurbeheerder stelt de technische specificaties voor het gebruik van het netwerk, de operationele procedures en de organisatorische regelingen, vast telkens wanneer hij dit nodig acht, vanwege het ontbreken van technische specificaties voor interoperabiliteit of in overeenstemming met een aanvraag door een</p>

spoorwegonderneming, een toerismevereniging of een andere infrastructuurbeheerder in overeenstemming met punt 3 hieronder.

3) De spoorwegonderneming, de toeristenvereniging en elke andere infrastructuurbeheerder zenden een met redenen omkleed verzoek wanneer zij dit nodig achten. De infrastructuurbeheerder moet op elk verzoek reageren.

5. Welke maatregelen worden genomen om de eventuele negatieve impact te verlichten / te compenseren?

De rol van spoorwegondernemingen, toeristische verenigingen of andere infrastructuurbeheerders wordt vergroot in verband met regelgeving door in hun interne regels de technische specificaties voor het gebruik van het netwerk, de operationele procedures en organisatorische regelingen, maar zij mogen deelnemen aan het proces om deze regels te ontwikkelen door de infrastructuurbeheerder ter adoptie aan te melden.

Energie .12.

Energimix (koolstofarm, hernieuwbaar, fossiel), gebruik van biomassa (hout, biobrandstoffen), energie-efficiëntie, energieverbruik van de industrie, de dienstensector, de transportsector en de huishoudens, bevoorradingszekerheid, toegang tot energiediensten en -goederen.

Positieve impact

Negatieve impact



Leg uit.

Geen impact

--

Mobiliteit .13.

Transportvolume (aantal afgelegde kilometers en aantal voertuigen), aanbod van gemeenschappelijk personenvervoer, aanbod van wegen, sporen en zee- en binnenvaart voor goederenvervoer, verdeling van de vervoerswijzen (modal shift), veiligheid, verkeersdichtheid.

Positieve impact

Negatieve impact



Leg uit.

Geen impact

--

Voeding .14.

Toegang tot veilige voeding (kwaliteitscontrole), gezonde en voedzame voeding, verspilling, eerlijke handel.

Positieve impact

Negatieve impact



Leg uit.

Geen impact

--

Klimaatverandering .15.

Uitstoot van broeikasgassen, aanpassingsvermogen aan de gevolgen van de klimaatverandering, veerkracht, energie overgang, hernieuwbare energiebronnen, rationeel energiegebruik, energie-efficiëntie, energieprestaties van gebouwen, winnen van koolstof.

Positieve impact

Negatieve impact



Leg uit.

Geen impact

--

Natuurlijke hulpbronnen .16.

Efficiënt beheer van de hulpbronnen, recyclage, hergebruik, waterkwaliteit en -consumptie (oppervlakte- en grondwater, zeeën en oceanen), bodemkwaliteit en -gebruik (verontreiniging, organisch stofgehalte, erosie, drooglegging, overstromingen, verdichting, fragmentatie), ontbossing.

Positieve impact Negatieve impact Leg uit. Geen impact

--

Buiten- en binnenlucht .17.

Lucht kwaliteit (met inbegrip van de binnenlucht), uitstoot van verontreinigende stoffen (chemische of biologische agentia: methaan, koolwaterstoffen, oplosmiddelen, SOX, NOX, NH3), fijn stof.

Positieve impact Negatieve impact Leg uit. Geen impact

--

Biodiversiteit .18.

Graad van biodiversiteit, stand van de ecosystemen (herstelling, behoud, valorisatie, beschermde zones), verandering en fragmentatie van de habitatten, biotechnologieën, uitvindingsoctrooien in het domein van de biologie, gebruik van genetische hulpbronnen, diensten die de ecosystemen leveren (water- en luchtzuivering, enz.), gedomesticeerde of gecultiveerde soorten, invasieve uitheemse soorten, bedreigde soorten.

Positieve impact Negatieve impact Leg uit. Geen impact

--

Hinder .19.

Geluids-, geur- of visuele hinder, trillingen, ioniserende, niet-ioniserende en elektromagnetische stralingen, lichtoverlast.

Positieve impact Negatieve impact Leg uit. Geen impact

--

Overheid .20.

Democratische werking van de organen voor overleg en beraadslaging, dienstverlening aan gebruikers, klachten, beroep, protestbewegingen, wijze van uitvoering, overheidsinvesteringen.

Positieve impact Negatieve impact Leg uit. Geen impact

--

Beleidscoherentie ten gunste van ontwikkeling .21.

Inachtneming van de onbedoelde neveneffecten van de Belgische beleidsmaatregelen op de belangen van de ontwikkelingslanden.

1. Identificeer de eventuele rechtstreekse of onrechtstreekse impact van het ontwerp op de ontwikkelingslanden op het vlak van:

- o voedselveiligheid
- o gezondheid en toegang tot geneesmiddelen
- o waardig werk
- o lokale en internationale handel
- o inkomens en mobilisering van lokale middelen (taxatie)
- o mobiliteit van personen
- o leefmilieu en klimaatverandering (mechanismen voor schone ontwikkeling)
- o vrede en veiligheid

Indien er geen enkel ontwikkelingsland betrokken is, leg uit waarom.
[Geen enkel ontwikkelingsland is betrokken.](#)

Indien er een positieve en/of negatieve impact is, beantwoord dan vraag 2.

2. Verduidelijk de impact per regionale groepen of economische categorieën (eventueel landen oplijsten). Zie bijlage

--

Indien er een negatieve impact is, beantwoord dan vraag 3.

RIA formulier - v2 - oct. 2014

3. Welke maatregelen worden genomen om de negatieve impact te verlichten / te compenseren?

--

AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT
N° 66.937/4 DU 19 FÉVRIER 2020

Le 22 janvier 2020, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par le ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges à communiquer un avis, dans un délai de trente jours, sur un avant-projet de loi 'modifiant la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire'.

L'avant-projet a été examiné par la quatrième chambre le 19 février 2020. La chambre était composée de Martine Baguet, président de chambre, Luc Cambier et Bernard Blero, conseillers d'État, Marianne Dony, assesseur, et Charles-Henri Van Hove, greffier assumé.

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

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

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 19 février 2020.

*

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

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

OBSERVATIONS GÉNÉRALES

1. La demande d'avis définit la portée de l'avant-projet de loi examiné dans les termes suivants:

"Ce projet de loi a pour objectif de mettre en œuvre le plan de réduction des règles nationales auquel la Belgique s'est engagée vis-à-vis de l'Agence de l'Union européenne des chemins de fer et de la Commission européenne, par courrier du 14 avril 2016, signé par la ministre de la Mobilité, Madame Jacqueline Galant. En effet, ces instances européennes souhaitent réviser le cadre juridique relatif aux règles nationales de sécurité et techniques afin de permettre leur diminution et d'augmenter l'interopérabilité au sein de l'Union européenne.

Cette volonté de réduire le nombre de règles nationales trouve sa source dans l'article 8 de la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant

¹ † S'agissant d'un avant-projet de loi, on entend par "fondement juridique" la conformité aux normes supérieures.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE
NR. 66.937/4 VAN 19 FEBRUARI 2020

Op 22 januari 2020 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een voorontwerp van wet 'tot wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex'.

Het voorontwerp is door de vierde kamer onderzocht op 19 februari 2020. De kamer was samengesteld uit Martine Baguet, kamervoorzitter, Luc Cambier en Bernard Blero, staatsraden, Marianne Dony, assessor, en Charles-Henri Van Hove, toegevoegd griffier.

Het verslag is uitgebracht door Yves Chauffoureaux, eerste auditeur.

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

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 19 februari 2020.

*

Aangezien de adviesaanvraag ingediend is op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 2^o, van de wetten 'op de Raad van State', gecoördineerd op 12 januari 1973, beperkt de afdeling Wetgeving overeenkomstig artikel 84, § 3, van de voornoemde gecoördineerde wetten haar onderzoek tot de rechtsgrond van het voorontwerp,^{1†} de bevoegdheid van de steller van de handeling en de te vervullen voorafgaande vormvereisten.

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

ALGEMENE OPMERKINGEN

1. In de adviesaanvraag wordt de strekking van het voorliggende voorontwerp van wet als volgt omschreven:

"Ce projet de loi a pour objectif de mettre en œuvre le plan de réduction des règles nationales auquel la Belgique s'est engagée vis-à-vis de l'Agence de l'Union européenne des chemins de fer et de la Commission européenne, par courrier du 14 avril 2016, signé par la ministre de la Mobilité, Madame Jacqueline Galant. En effet, ces instances européennes souhaitent réviser le cadre juridique relatif aux règles nationales de sécurité et techniques afin de permettre leur diminution et d'augmenter l'interopérabilité au sein de l'Union européenne.

Cette volonté de réduire le nombre de règles nationales trouve sa source dans l'article 8 de la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant

¹ † Aangezien het om een voorontwerp van wet gaat, wordt onder "rechtsgrond" de overeenstemming met de hogere rechtsnormen verstaan.

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, également repris par la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire qui assure la refonte de cette dernière”.

Elle précise également que l'État belge s'est engagé auprès de la Commission européenne et de l'Agence de l'Union européenne pour les Chemins de fer à mettre en œuvre ce plan de réduction des règles nationales pour le 15 juin 2020.

2. Si l'article 21 de l'avant-projet prévoit que celui-ci entre en vigueur le jour de sa publication *au Moniteur belge*, l'article 20 assortit effectivement cette entrée en vigueur de la disposition transitoire suivante:

“Art. 20. Dans le titre 8, chapitre 2, du même Code, il est inséré un article 225/2 rédigé comme suit:

‘Art. 225/2. Les utilisateurs de l'infrastructure et le gestionnaire de l'infrastructure se mettent en conformité avec l'article 68, tel que modifié par la loi du XXX, le 15 juin 2020’.

Le commentaire de l'article 20 explique à cet égard:

“Il est inséré un nouvel article 225/2 visant à prévoir que les utilisateurs de l'infrastructure et le gestionnaire de l'infrastructure doivent se conformer aux modifications intégrées dans le cadre de l'article 68 pour le 15 juin 2020, l'objectif étant de leur laisser un temps suffisant entre l'entrée en vigueur de cette loi et son application, pour adapter leurs systèmes de gestion de la sécurité, leurs certificats de sécurité et agrément de sécurité et leurs règles internes”.

Et celui de l'article 21,

“Le présent projet de loi est appelé à entrer en vigueur immédiatement pour que les utilisateurs de l'infrastructure et le gestionnaire de l'infrastructure puissent s'y conformer avant le 15 juin 2020, un jour avant l'entrée en vigueur prévue du pilier technique du 4^e paquet ferroviaire en Belgique. Il sera également veillé à ce que les arrêtés royaux qui seront adoptés en exécution de ce projet, entrent en vigueur à la même date”.

3. Compte tenu de la date à laquelle cet avant-projet de loi a été soumis à l'avis de la section de législation, soit le 22 janvier 2020, il convient tout d'abord de relever que son processus d'adoption devra être poursuivi sans désespérer afin d'atteindre l'objectif annoncé de laisser aux utilisateurs et aux gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire un temps suffisant pour adapter leurs systèmes de gestion de la sécurité, leurs certificats de sécurité et agrément de sécurité et leurs règles internes.

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, également repris par la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire qui assure la refonte de cette dernière”.

Ook wordt in de adviesaanvraag vermeld dat de Belgische Staat zich er ten aanzien de Europese Commissie en het Spoorwegbureau van de Europese Unie toe heeft verbonden dat plan ter vermindering van de nationale voorschriften uit te voeren tegen 15 juni 2020.

2. Volgens artikel 21 van het voorontwerp treedt de wet weliswaar in werking op de dag waarop ze in het *Belgisch Staatsblad* wordt bekendgemaakt, maar in artikel 20 wordt aan die inwerkingtreding *de facto* de volgende overgangsbepaling gekoppeld:

“Art. 20. In titel 8, hoofdstuk 2, van dezelfde Codex wordt een artikel 225/2 ingevoegd, luidende:

‘Art. 225/2. De infrastructuurgebruikers en de infrastructuurbeheerder voldoen aan artikel 68 zoals gewijzigd bij de wet van XXX, op 15 juni 2020.’

Wat dat betreft, staat in de bespreking van artikel 20 de volgende toelichting:

“Een nieuw artikel 225/2 wordt ingevoegd om te bepalen dat de infrastructuurgebruikers en de infrastructuurbeheerder uiterlijk op 15 juni 2020 moeten voldoen aan de wijzigingen die in artikel 68 zijn opgenomen, teneinde hen voldoende tijd te geven tussen de inwerkingtreding van deze wet en de toepassing ervan om hun veiligheidsbeheersystemen, hun veiligheidscertificaten en veiligheidsvergunning en hun interne voorschriften aan te passen.”

Voorts luidt de bespreking van artikel 21 als volgt:

“Dit wetsontwerp dient onmiddellijk in werking te treden opdat de infrastructuurgebruikers en de infrastructuurbeheerder zich ernaar kunnen voegen vóór 15 juni 2020, één dag vóór de voorziene inwerkingtreding van de technische pijler van het 4^e spoorwegpakket in België. Er zal over gewaakt worden dat de koninklijke besluiten, die in uitvoering van dit ontwerp zullen genomen worden, op dezelfde datum in werking treden.”

3. Gelet op de datum waarop dit voorontwerp van wet voor advies is voorgelegd aan de afdeling Wetgeving, namelijk 22 januari 2020, dient vooreerst te worden opgemerkt dat het goedkeuringsproces zonder dralen moet worden voortgezet opdat de gebruikers en de beheerders van de spoorweginfrastructuur voldoende tijd krijgen om hun veiligheidsbeheersystemen, hun veiligheidscertificaten en -vergunning alsook hun interne voorschriften aan te passen, zoals het voorontwerp zich tot doel stelt.

4. Il convient également de relever que l'avant-projet ainsi présenté s'inscrit – comme le mentionne son article 1^{er}, alinéa 2 – dans le cadre de la transposition de l'article 8 de la directive 2004/49/CE du Parlement 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', alors que celle-ci est abrogée par la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 'relative à la sécurité ferroviaire', avec effet au 16 juin 2020².

L'avant-projet sera dès lors complété afin d'assurer la transposition de cette nouvelle directive relative à la sécurité ferroviaire pour le 16 juin 2020.

À titre d'exemple, il peut être relevé que l'article 8, paragraphes 4 et suivants, de la directive (UE) 2016/798 prévoit dorénavant, pour ce qui concerne l'élaboration de toute nouvelle règle nationale dans le domaine de la sécurité ferroviaire, l'intervention de l'Agence de l'Union européenne pour les Chemins de fer en plus de celle de la Commission européenne.

L'article 69, en projet, du Code ferroviaire (article 5 de l'avant-projet) sera notamment encore revu pour assurer la transposition de la nouvelle directive.

OBSERVATIONS PARTICULIÈRES

Art. 2

1. Au 84°, a) et b), en projet, il faut mentionner "l'article 5, § 1^{er}, [...] ", cette observation valant pour la suite de l'avant-projet.

2. Au 84°, c), en projet, il est fait mention des associations "ou sociétés" ("ondernemingen" dans la version néerlandaise) "autorisées à circuler sur l'infrastructure ferroviaire belge en vertu de l'article 5, [§ 1^{er}], 4°" alors que, selon cette dernière disposition, un droit d'accès à l'infrastructure ferroviaire n'est reconnu qu'à "toute association touristique [...]".

Il conviendrait d'assurer la cohérence entre les termes utilisés en tenant compte de ce que prévoit l'article 3, 4°, de la loi du 26 mars 2014 'relative à la sécurité d'exploitation des lignes ferroviaires musées', qui définit l'"exploitant de la ligne ferroviaire musée" comme "la personne morale ou personne physique qui exploite une ligne ferroviaire musée".

Art. 4

À l'article 68, § 5, alinéa 2, 2°, en projet, du Code ferroviaire, le "règlement d'exécution de la Commission concernant la méthode de sécurité commune relative à l'évaluation et à

² Voir l'article 34, alinéa 1^{er}, de la directive (UE) 2016/798.

4. Tevens dient erop te worden gewezen dat, zoals in artikel 1, tweede lid, wordt vermeld, het aldus voorgestelde voorontwerp past in het kader van de omzetting van artikel 8 van richtlijn 2004/49/EG van het 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 veiligheids certificering', terwijl die richtlijn is opgeheven bij richtlijn (EU) 2016/798 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 'inzake veiligheid op het spoor' met uitwerking op 16 juni 2020.²

Het voorontwerp moet bijgevolg worden aangevuld zodat die nieuwe richtlijn inzake veiligheid op het spoor tegen 16 juni 2020 omgezet is.

Bij wijze van voorbeeld kan worden opgemerkt dat artikel 8, lid 4 en volgende, van richtlijn (EU) 2016/798 voortaan bepaalt dat naast de Europese Commissie ook het Spoorwegbureau van de Europese Unie een rol heeft te spelen bij de uitwerking van ieder nieuw nationaal voorschrift op het gebied van de veiligheid op het spoor.

Met het oog op de omzetting van de nieuwe richtlijn moet in het bijzonder het ontworpen artikel 69 van de Spoorcodex (artikel 5 van het voorontwerp) nog worden herzien.

BIJZONDERE OPMERKINGEN

Art. 2

1. In het ontworpen punt 84°, a) en b), moet "artikel 5, § 1, (...)" worden geschreven. Deze opmerking geldt ook voor het vervolg van het voorontwerp.

2. In het ontworpen punt 84°, c), wordt melding gemaakt van "de verenigingen of ondernemingen" (in de Franse tekst "les associations ou sociétés") "die de Belgische spoorweginfrastructuur mogen gebruiken krachtens artikel 5, [§ 1,] 4°", terwijl de toegang tot de spoorweginfrastructuur volgens die laatstgenoemde bepaling alleen wordt verleend aan "[e]lke toeristische onderneming (...)".

Er dient te worden gezorgd voor een coherente terminologie, rekening houdend met het bepaalde van artikel 3, 4°, van de wet van 26 maart 2014 'betreffende de exploitatieveiligheid van de museumspoorlijnen', waarin de "museumspoorlijnuitbater" wordt gedefinieerd als "de rechtspersoon of natuurlijke persoon die een museumspoorlijn uitbaat".

Art. 4

In het ontworpen artikel 68, § 5, tweede lid, 2°, van de Spoorcodex moet het volledige opschrift worden vermeld van de "uitvoeringsverordening van de Commissie betreffende

² Zie artikel 34, eerste alinea, van richtlijn (EU) 2016/798.

l'appréciation des risques" sera visé en mentionnant son intitulé complet, à savoir le règlement d'exécution (UE) n° 402/2013 de la Commission du 30 avril 2013 'concernant la méthode de sécurité commune relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques et abrogeant le règlement (CE) n° 352/2009'.

L'article 68, § 5, alinéa 5, sera également revu en conséquence.

Art. 5

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

Art. 8

L'article 74, § 1^{er}, du Code ferroviaire décrit les tâches de l'autorité de sécurité. Le 14° de cette disposition, que l'article 8, 3°, de l'avant-projet modifie, est actuellement rédigé comme suit:

"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".

L'article 8, 3°, b), se borne à omettre dans cette disposition les mots "et les règles relatives au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer".

Selon la définition que reçoit la notion de "cadre réglementaire en matière de sécurité" (article 3, 83°, en projet), ce cadre comprend "le cadre réglementaire national en matière de sécurité", lequel, selon l'article 3, 82°, en projet, comprend notamment "l'ensemble des règles nationales de sécurité", la notion de "règles nationales de sécurité" étant elle-même définie à l'article 3, 56°, actuel, du Code ferroviaire.

Dans ces conditions, on n'aperçoit pas la raison pour laquelle, dans le 14° en projet, les mots "y compris le système des règles nationales de sécurité" sont maintenus.

Art. 17

Il faut préciser que le remplacement s'opère "[d]ans l'article 216/1, § 1^{er}, du même Code".

Le greffier,

Charles-Henri VAN HOVE

Le président,

Martine BAGUET

de gemeenschappelijke veiligheidsmethode inzake risico-evaluatie en risicobeoordeling", namelijk: de uitvoeringsverordening (EU) nr. 402/2013 van de Commissie van 30 april 2013 'betreffende de gemeenschappelijke veiligheidsmethode voor risico-evaluatie en -beoordeling en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 352/2009'.

Ook artikel 68, § 5, vijfde lid, moet dienovereenkomstig worden herzien.

Art. 5

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

Art. 8

In artikel 74, § 1, van de Spoorcodex worden de taken van de veiligheidsinstantie omschreven. Punt 14° van die bepaling, dat door artikel 8, 3°, van het voorontwerp gewijzigd wordt, luidt momenteel als volgt:

"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".

Het enige wat artikel 8, 3°, b), doet, is de woorden "en de regels inzake het vervoer van gevaarlijke goederen per spoor" in die bepaling weglaten.

Volgens de definitie die in het ontworpen artikel 3, 83°, van het begrip "regelgevend kader inzake veiligheid" wordt gegeven, omvat dat kader "het nationaal regelgevend kader inzake veiligheid", dat volgens het ontworpen artikel 3, 82°, met name "het stelsel van nationale veiligheidsvoorschriften" omvat. Het begrip "nationale veiligheidsvoorschriften" wordt op zijn beurt gedefinieerd in het huidige artikel 3, 56°, van de Spoorcodex.

Het is in die omstandigheden niet duidelijk waarom de woorden "inclusief het stelsel van nationale veiligheidsvoorschriften" in het ontworpen punt 14° worden gehandhaafd.

Art. 17

Er dient te worden gepreciseerd dat de vervanging plaatsvindt "[i]n artikel 216/1, § 1, van dezelfde Codex".

De griffier,

Charles-Henri VAN HOVE

De voorzitter,

Martine BAGUET

PROJET DE LOI

PHILIPPE,

ROI DES BELGES,

À tous, présents et à venir,
SALUT.

Sur la proposition du ministre de la Mobilité et du ministre des Classes moyennes, des Indépendants, des PME, de l'Agriculture et de l'Intégration sociale, chargé des Grandes villes,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS:

Le ministre de la Mobilité et le ministre des Classes moyennes, des Indépendants, des PME, de l'Agriculture et de l'Intégration sociale, chargé des Grandes villes, sont chargés de présenter, en notre nom, à la Chambre des représentants le projet de loi dont la teneur suit:

CHAPITRE 1^{ER}**Dispositions générales**Article 1^{er}

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

La présente loi transpose l'article 8 de la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires.

CHAPITRE 2

Modification de la loi du 30 août 2013 portant le code ferroviaire

Art. 2

L'article 3 du Code ferroviaire, modifié en dernier lieu par la loi du 11 janvier 2019, est complété par les 82°, 83° et 84°, rédigés comme suit:

"82° "cadre réglementaire national en matière de sécurité": l'ensemble des règles et procédures en lien avec la sécurité au niveau national, qui comprend notamment l'ensemble des règles nationales de sécurité;

WETSONTWERP

FILIP,

KONING DER BELGEN,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen,
ONZE GROET.

Op de voordracht van de minister van Mobiliteit en van de minister van Middenstand, Zelfstandigen, KMO's, Landbouw, en Maatschappelijke Integratie, belast met Grote Steden,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ:

De minister van Mobiliteit en de minister van Middenstand, Zelfstandigen, KMO's, Landbouw, en Maatschappelijke Integratie, belast met Grote Steden, zijn ermee belast in onze naam bij de Kamer van volksvertegenwoordigers het ontwerp van wet in te dienen waarvan de tekst hierna volgt:

HOOFDSTUK 1

Algemene bepalingen

Artikel 1

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

Deze wet zet artikel 8 van de richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen om.

HOOFDSTUK 2

Wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex

Art. 2

Artikel 3 van de Spoorcodex, laatstelijk gewijzigd bij de wet van 11 januari 2019, wordt aangevuld met de bepalingen onder 82°, 83° en 84°, luidende:

"82° "nationaal regelgevend kader inzake veiligheid": het geheel van regels en procedures in verband met de veiligheid op nationaal niveau, dat met name het stelsel van nationale veiligheidsvoorschriften omvat;

83° “cadre réglementaire en matière de sécurité”: le cadre réglementaire européen en matière de sécurité visé par la directive 2004/49/CE et le cadre réglementaire national en matière de sécurité;

84° “Utilisateur de l’infrastructure (“UI”):

a) les entreprises ferroviaires ayant un droit d’accès sur l’infrastructure ferroviaire belge, en vertu de l’article 5, § 1^{er}, 1°, 2°, ou 3°, et leurs auxiliaires;

b) le gestionnaire de l’infrastructure aux fins d’entretien et de gestion, de renouvellement et d’extension de l’infrastructure ferroviaire, en vertu de l’article 8 et ses auxiliaires;

c) les associations autorisées à circuler sur l’infrastructure ferroviaire belge en vertu de l’article 5, § 1^{er}, 4°.”

Art. 3

L’article 25/1 du même Code est remplacé par ce qui suit:

“Art. 25/1. § 1^{er}. Les entreprises ferroviaires accèdent au “traffic control”.

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

Lorsqu’une entreprise ferroviaire souhaite accéder à d’autres postes de signalisation que ceux visés à l’alinéa précédent, le gestionnaire de l’infrastructure lui octroie cet accès après une étude de faisabilité physique qu’il réalise au cas par cas.

§ 2. Afin d’exercer les prérogatives visées au § 1^{er}, chaque entreprise ferroviaire peut disposer d’un représentant au sein du “traffic control” et d’un représentant au sein de chaque poste de signalisation visé au § 1^{er}.

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

83° “regelgevend kader inzake veiligheid”: het Europees regelgevend kader inzake veiligheid bedoeld in de richtlijn 2004/49/EG en het nationaal regelgevend kader inzake veiligheid;

84° “Infrastructuurgebruiker (“IG”):

a) de spoorwegondernemingen die recht hebben op toegang tot de Belgische spoorweginfrastructuur krachtens artikel 5, § 1, 1°, 2°, of 3°, en hun hulpondernemingen;

b) de infrastructuurbeheerder met het oog op het onderhoud, het beheer, de vernieuwing en de uitbreiding van de spoorweginfrastructuur krachtens artikel 8 en zijn hulpondernemingen;

c) de ondernemingen die de Belgische spoorweginfrastructuur mogen gebruiken krachtens artikel 5, § 1, 4°.”

Art. 3

Artikel 25/1 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt:

“Art. 25/1. § 1. De spoorwegondernemingen hebben toegang tot de “traffic control”.

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

Wanneer een spoorwegonderneming wenst toegang te hebben tot andere seinposten dan deze bedoeld in het voorgaande lid, verleent de infrastructuurbeheerder haar toegang na een onderzoek over de fysieke haalbaarheid die hij geval per geval uitvoert.

§ 2. Teneinde de bevoegdheden bedoeld in paragraaf 1 uit te oefenen, mag elke spoorwegonderneming beschikken over een vertegenwoordiger bij “traffic control” en over een vertegenwoordiger bij elke seinpost bedoeld in § 1.

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

Art. 4

L'article 68 du même Code, modifié par la loi du 23 novembre 2017, est remplacé par ce qui suit:

“Art. 68. § 1^{er}. Le cadre réglementaire national en matière de sécurité comprend:

1° les règles nationales de sécurité relatives aux principes applicables à la sécurité d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire, relatives aux exigences applicables au personnel de sécurité et au personnel des entités chargées de l'entretien, relatives aux exigences applicables au matériel roulant et relatives aux exigences applicables à l'infrastructure ferroviaire;

2° les spécifications techniques d'utilisation du réseau et les procédures opérationnelles relatives à la sécurité d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire;

3° les dispositions organisationnelles relatives à la sécurité d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire;

4° les règles relatives aux enquêtes sur les accidents et les incidents;

5° les exigences relatives à la circulation des véhicules à caractère patrimonial;

6° les règles internes de sécurité;

7° les règles relatives au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer.

§ 2. Le Roi détermine:

1° les règles nationales de sécurité suivantes:

a) les principes applicables à la sécurité d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire;

b) les exigences applicables au personnel de sécurité et au personnel des entités chargées de l'entretien;

c) les exigences applicables au matériel roulant;

d) les exigences applicables à l'infrastructure ferroviaire;

2° les règles relatives aux enquêtes sur les accidents et les incidents;

Art. 4

Artikel 68 van dezelfde Codex, gewijzigd bij de wet van 23 november 2017, wordt vervangen als volgt:

“Art. 68. § 1. Het nationaal regelgevend kader inzake veiligheid omvat:

1° de nationale veiligheidsvoorschriften betreffende de principes die van toepassing zijn op de exploitatieveiligheid van de spoorweginfrastructuur, betreffende de vereisten die van toepassing zijn op het veiligheidspersoneel en het personeel van de met het onderhoud belaste entiteiten, betreffende de vereisten die van toepassing zijn op het rollend materieel en betreffende de vereisten die van toepassing zijn op de spoorweginfrastructuur;

2° de technische specificaties voor gebruik van het netwerk en de operationele procedures betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorweginfrastructuur;

3° de organisatorische bepalingen betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorweginfrastructuur;

4° de regels betreffende onderzoeken naar ongevallen en incidenten;

5° de vereisten betreffende het verkeer van voertuigen met een patrimoniaal karakter;

6° de interne veiligheidsvoorschriften;

7° de regels betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen per spoor.

§ 2. De Koning bepaalt:

1° de volgende nationale veiligheidsvoorschriften:

a) de principes die van toepassing zijn op de exploitatieveiligheid van de spoorweginfrastructuur;

b) de vereisten die van toepassing zijn op het veiligheidspersoneel en het personeel van de met het onderhoud belaste entiteiten;

c) de vereisten die van toepassing zijn op het rollend materieel;

d) de vereisten die van toepassing zijn op de spoorweginfrastructuur;

2° de regels betreffende onderzoeken naar ongevallen en incidenten;

3° 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 identifie et adopte, sur la base des principes définis par le Roi en vertu du paragraphe 2, 1°, a) et d), les spécifications techniques d'utilisation du réseau et les procédures opérationnelles relatives à la sécurité d'exploitation de son infrastructure ferroviaire, en ce qui concerne l'interface opérationnelle entre lui-même et les entreprises ferroviaires ou les associations touristiques visées à l'article 5, § 1^{er}, 4°.

Les entreprises ferroviaires et les associations touristiques visées à l'article 5, § 1^{er}, 4°, se conforment à ces spécifications et procédures dans leurs rapports avec le gestionnaire de l'infrastructure et intègrent ces spécifications et procédures dans leurs règles internes de sécurité visées au paragraphe 7 et les appliquent au personnel concerné.

Ces spécifications et procédures, et leurs modifications, sont soumises à l'avis conforme de l'Autorité de sécurité, selon une procédure déterminée par le Roi.

Lorsque, conformément aux articles 168 et suivants, le gestionnaire de l'infrastructure introduit auprès de l'Autorité de sécurité une demande d'autorisation de mise en service, la demande d'avis conforme visée à l'alinéa 3 est intégrée au dossier de demande d'autorisation.

Le gestionnaire de l'infrastructure publie les spécifications techniques d'utilisation du réseau et les procédures opérationnelles relatives à la sécurité d'exploitation de son infrastructure ferroviaire visées à l'alinéa 1^{er} selon les modalités arrêtées par le Roi conformément au paragraphe 6.

§ 4. En l'absence de STI ou en complément des STI, sur la base des principes définis par le Roi en vertu du paragraphe 2, 1°, a), le gestionnaire de l'infrastructure identifie et adopte les dispositions organisationnelles relatives à la sécurité d'exploitation de son infrastructure ferroviaire en ce qui concerne l'interface organisationnelle entre lui-même et les entreprises ferroviaires ou les associations touristiques visées à l'article 5, § 1^{er}, 4°.

Avant d'adopter ces dispositions organisationnelles, le gestionnaire de l'infrastructure se consulte avec les entreprises ferroviaires et les associations touristiques visées à l'article 5, § 1^{er}, 4°, dans le respect des processus repris dans son système de gestion de la sécurité.

3° de vereisten voor het verkeer van voertuigen met een patrimoniaal karakter op het netwerk.

§ 3. In afwezigheid van TSI's of ter aanvulling van de TSI's, en op basis van de principes bepaald door de Koning op grond van paragraaf 2, 1°, a) en d), identificeert en stelt de infrastructuurbeheerder de technische specificaties voor gebruik van het netwerk en de operationele procedures betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorweginfrastructuur vast voor wat betreft de operationele interface tussen hemzelf en de spoorwegondernemingen of de toeristische ondernemingen bedoeld in artikel 5, § 1, 4°.

In hun relatie met de infrastructuurbeheerder leven de spoorwegondernemingen en de toeristische ondernemingen bedoeld in artikel 5, § 1, 4°, die specificaties en procedures na en voeren deze specificaties en procedures in in hun interne veiligheidsvoorschriften bedoeld in paragraaf 7 en passen deze toe op het betrokken personeel.

Deze specificaties en procedures en hun wijzigingen zijn onderworpen aan het eensluidend advies van de Veiligheidsinstantie volgens een procedure bepaald door de Koning.

Wanneer overeenkomstig de artikelen 168 en volgende, de infrastructuurbeheerder bij de Veiligheidsinstantie een aanvraag indient voor toelating tot indienststelling, wordt het verzoek om eensluidend advies, bedoeld in het derde lid, geïntegreerd in het dossier van de toelatingsaanvraag.

De infrastructuurbeheerder maakt de technische specificaties voor gebruik van het netwerk en de operationele procedures betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorweginfrastructuur, bedoeld in het eerste lid, bekend volgens de nadere regels bepaald door de Koning overeenkomstig paragraaf 6.

§ 4. In afwezigheid van TSI's of ter aanvulling van de TSI's, en op basis van de principes bepaald door de Koning op grond van paragraaf 2, 1°, a), identificeert en stelt de infrastructuurbeheerder de organisatorische bepalingen betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorweginfrastructuur vast voor wat betreft de organisatorische interface tussen hemzelf en de spoorwegondernemingen of de toeristische ondernemingen bedoeld in artikel 5, § 1, 4°.

Voordat de infrastructuurbeheerder deze organisatorische bepalingen vaststelt, raadpleegt hij de spoorwegondernemingen en de toeristische ondernemingen bedoeld in artikel 5, § 1, 4° met naleving van de processen opgenomen in zijn veiligheidsbeheersysteem.

Les entreprises ferroviaires et les associations touristiques visées à l'article 5, § 1^{er}, 4^o, se conforment aux dispositions organisationnelles visées à l'alinéa 1^{er} lorsqu'elles se trouvent dans les cas qui y sont visés et intègrent ces dispositions organisationnelles dans leurs règles internes de sécurité visées au paragraphe 7 et les appliquent au personnel concerné.

Le gestionnaire de l'infrastructure publie les dispositions organisationnelles relatives à la sécurité d'exploitation de son infrastructure ferroviaire visées à l'alinéa 1^{er} selon les modalités arrêtées par le Roi conformément au paragraphe 6.

§ 5. Tout utilisateur de l'infrastructure peut adresser une demande motivée au gestionnaire de l'infrastructure pour qu'il adopte des spécifications techniques d'utilisation du réseau, des procédures opérationnelles ou des dispositions organisationnelles en application des paragraphes 3 et 4.

Cette demande contient au minimum:

1° les risques que représentent l'absence de spécification technique d'utilisation du réseau, de procédure opérationnelle ou de disposition organisationnelle visée à l'alinéa 1^{er};

2° l'analyse qui a identifié les risques par application d'un processus de gestion des risques similaire à celui repris à l'annexe 1^{re} du règlement d'exécution (UE) n° 402/2013 de la Commission du 30 avril 2013 concernant la méthode de sécurité commune relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques et abrogeant le règlement (CE) n° 352/2009.

Le gestionnaire de l'infrastructure répond à cette demande de manière motivée dans un délai n'excédant pas 90 jours ouvrables.

En cas de décision négative, l'utilisateur de l'infrastructure peut introduire une demande de révision.

Cette demande est accompagnée d'un rapport d'évaluation de la sécurité rédigé par un organisme d'évaluation au sens du règlement d'exécution (UE) n° 402/2013 de la Commission du 30 avril 2013 concernant la méthode de sécurité commune relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques et abrogeant le règlement (CE) n° 352/2009.

Le gestionnaire de l'infrastructure à qui la demande a été adressée répond à cette demande de révision de manière motivée dans un délai n'excédant pas 90 jours ouvrables.

De spoorwegondernemingen en de toeristische ondernemingen bedoeld in artikel 5, § 1, 4^o, leven de organisatorische bepalingen bedoeld in het eerste lid, na wanneer zij zich in die gevallen bevinden en voeren deze organisatorische bepalingen in in hun interne veiligheidsvoorschriften bedoeld in paragraaf 7 en passen deze toe op het betrokken personeel.

De infrastructuurbeheerder maakt de organisatorische bepalingen betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorweginfrastructuur, bedoeld in het eerste lid, bekend volgens de nadere regels bepaald door de Koning overeenkomstig paragraaf 6.

§ 5. Elke infrastructuurgebruiker kan een gemotiveerd verzoek richten tot de infrastructuurbeheerder opdat hij, in toepassing van de paragrafen 3 en 4, de technische specificaties voor gebruik van het netwerk, de operationele procedures of de organisatorische bepalingen vaststelt.

Dit verzoek bevat ten minste:

1° de risico's van het ontbreken van de technische specificaties voor gebruik van het netwerk, de operationele procedures of de organisatorische bepalingen, bedoeld in het eerste lid;

2° de analyse die de risico's heeft geïdentificeerd op basis van de toepassing van het risicobeheerproces opgenomen in bijlage 1 van de uitvoeringsverordening (EU) nr. 402/2013 van de Commissie van 30 april 2013 betreffende de gemeenschappelijke veiligheidsmethode voor risico-evaluatie en -beoordeling en tot intrekking van verordening (EG) nr. 352/2009.

De infrastructuurbeheerder beantwoordt dit verzoek op gemotiveerde wijze binnen een termijn die niet langer is dan 90 werkdagen.

Bij een negatieve beslissing kan de infrastructuurgebruiker een verzoek tot herziening indienen.

Dit verzoek wordt vergezeld door een beoordelingsverslag opgesteld door een beoordelingsinstantie als bedoeld in de uitvoeringsverordening (EU) nr. 402/2013 van de Commissie van 30 april 2013 betreffende de gemeenschappelijke veiligheidsmethode voor risico-evaluatie en -beoordeling en tot intrekking van verordening (EG) nr. 352/2009.

De infrastructuurbeheerder aan wie het verzoek gericht is, beantwoordt dit verzoek tot herziening op gemotiveerde wijze binnen een termijn die niet langer is dan 90 werkdagen.

En cas de réponse positive, le gestionnaire de l'infrastructure adopte les spécifications techniques d'utilisation du réseau, les procédures opérationnelles ou les dispositions organisationnelles conformément aux paragraphes 3 et 4.

§ 6. Le Roi détermine les modalités de publication de l'ensemble des éléments visés aux paragraphes 3, 4 et 5, ainsi que les modalités de publication des éléments visés aux points 4.2.1.2.2.1., 4.2.2.5.2. et 4.8.1 du Règlement d'exécution (UE) 2019/773 de la Commission du 16 mai 2019 concernant la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système "Exploitation et gestion du trafic" du système ferroviaire au sein de l'Union européenne et abrogeant la décision 2012/757/UE, sans préjudice de son article 6.

§ 7. Les utilisateurs de l'infrastructure adoptent, chacun en ce qui le concerne, des règles internes de sécurité dans le cadre de leur système de gestion de la sécurité."

Art. 5

L'article 69 du même Code est remplacé par ce qui suit:

"Art. 69. § 1^{er}. Après l'adoption des objectifs de sécurité communs, le Roi peut adopter, conformément à l'article 68, § 2, 1^o, 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.

Le Roi désigne l'entité chargée de mettre en œuvre ces conditions.

§ 2. L'entité désignée par le Roi consulte, avec l'appui technique de l'Autorité de sécurité, 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 paragraphe 1^{er}.

§ 3. L'entité désignée par le Roi soumet, avec l'appui technique de l'Autorité de sécurité, 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 européenne fait savoir qu'elle a de réels doutes quant à la compatibilité du projet de règle nationale de sécurité avec les méthodes de sécurité

Bij een positieve beslissing stelt de infrastructuurbeheerder de technische specificaties voor gebruik van het netwerk, de operationele procedures of de organisatorische bepalingen vast overeenkomstig de paragrafen 3 en 4.

§ 6. De Koning bepaalt de nadere regels voor bekendmaking van het geheel van de elementen bedoeld in de paragrafen 3, 4 en 5, alsook voor de bekendmaking van de elementen bedoeld in de punten 4.2.1.2.2.1., 4.2.2.5.2. en 4.8.1 van de Uitvoeringsverordening (EU) 2019/773 van de Commissie van 16 mei 2019 betreffende de technische specificaties inzake interoperabiliteit van het subsysteem exploitatie en verkeersleiding van het spoorwegsysteem in de Europese Unie en tot intrekking van Besluit 2012/757/EU, onverminderd haar artikel 6.

§ 7. De infrastructuurgebruikers stellen, ieder voor wat hem betreft, de interne veiligheidsvoorschriften vast in het kader van hun veiligheidsbeheersysteem."

Art. 5

Artikel 69 van dezelfde Codex, wordt vervangen als volgt:

"Art. 69. § 1. Na de vaststelling van de gemeenschappelijke veiligheidsdoelen kan de Koning, overeenkomstig artikel 68, § 2, 1^o, 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 net, met naleving van de voorwaarden die beschreven worden in de volgende paragrafen.

De Koning wijst de entiteit aan die belast is met het uitvoeren van deze voorwaarden.

§ 2. De door de Koning aangewezen entiteit, met de technische bijstand van de veiligheidsinstantie, raadpleegt de spoorwegondernemingen en/of de houders en/of de infrastructuurbeheerder en/of de fabrikanten, volgens de inhoud van de nationale veiligheidsvoorschriften als bedoeld in paragraaf 1.

§ 3. De door de Koning aangewezen entiteit, met de technische bijstand van de Veiligheidsinstantie, legt de Europese Commissie het ontwerp van nationale veiligheidsvoorschrift voor ter onderzoek, met opgave van de redenen voor de invoering ervan.

Als de Europese Commissie laat weten dat zij over de verenigbaarheid van het ontwerp van nationale veiligheidsvoorschrift met de gemeenschappelijke

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 européenne adopte une décision ou jusqu'à l'expiration d'un délai de six mois à partir de la notification.

§ 4. L'entité désignée par le Roi notifie, avec l'appui technique de l'Autorité de sécurité, à la Commission européenne les règles nationales de sécurité adoptées ou modifiées en vertu de l'article 68, § 2, 1^o, sauf si lesdites règles concernent exclusivement la mise en œuvre d'une STI. Cette 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. 6

Dans l'article 70, paragraphe 3 du même Code, les modifications suivantes sont apportées:

1^o à l'alinéa 1^{er}, les mots "la suspension préventive de fonctions de sécurité" sont remplacés par les mots "l'interruption préventive de l'exécution des tâches critiques de sécurité";

2^o à l'alinéa 2, les mots "la suspension préventive de fonctions de sécurité" sont remplacés par les mots "l'interruption préventive de l'exécution de tâches critiques de sécurité".

Art. 7

L'article 71 du même Code est remplacé par ce qui suit:

"Art. 71. Le Roi et le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire adaptent chacun dans le cadre de ses compétences le cadre réglementaire national en matière de sécurité, aux OSC et aux MSC au fur et à mesure de leur adoption."

Art. 8

A l'article 74, § 1^{er}, du même Code, les modifications suivantes sont apportées:

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 verkapt beperking van de spoorwegactiviteiten tussen de lidstaten inhoudt, wordt de aanneming, de inwerkingtreding of de toepassing van het voorschrift opgeschort totdat de Europese Commissie een besluit neemt of totdat een termijn van zes maanden, te rekenen vanaf de kennisgeving, verstreken is.

§ 4. De door de Koning aangewezen entiteit, met de technische bijstand van de Veiligheidsinstantie, deelt aan de Europese Commissie de krachtens artikel 68, § 2, 1^o, 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. 6

In artikel 70, paragraaf 3 van dezelfde Codex, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1^o in het eerste lid worden de woorden "de preventieve schorsing van de veiligheidsfuncties" vervangen door de woorden "de preventieve onderbreking van de veiligheidskritieke taken";

2^o in het tweede lid worden de woorden "de preventieve schorsing van de veiligheidsfuncties" vervangen door de woorden "de preventieve onderbreking van de veiligheidskritieke taken".

Art. 7

Artikel 71 van dezelfde Codex, wordt vervangen als volgt:

"Art. 71. De Koning en de spoorweginfrastructuurbeheerder zorgen ieder binnen het kader van hun bevoegdheden voor de aanpassing van het nationaal regelgevend kader inzake veiligheid aan de GVD en de GVM naarmate ze worden aangenomen."

Art. 8

In artikel 74, § 1 van dezelfde Codex, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° au 5°, les mots “aux autres règles nationales de sécurité” sont remplacés par les mots “aux spécifications techniques d’utilisation du réseau et procédures opérationnelles”;

2° le 9° et le 11° sont abrogés;

3° le 14° est remplacé comme suit:

“14° la vérification, la promotion et, le cas échéant, la bonne application et le développement du cadre réglementaire en matière de sécurité;”.

Art. 9

L'article 89 du même Code est remplacé par ce qui suit:

“Art. 89. Le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires établissent leur système de gestion de la sécurité dans le respect des dispositions pertinentes du cadre réglementaire en matière de sécurité, et notamment les objectifs de sécurité communs, les exigences de sécurité définies dans les STI, et les éléments pertinents des méthodes de sécurités communes.”.

Art. 10

Dans l'article 90 du même Code, la première phrase est remplacée par ce qui suit:

“Le système de gestion de la sécurité satisfait aux dispositions pertinentes du cadre réglementaire en matière de sécurité et notamment aux exigences de sécurité définies dans les STI et contient les éléments définis à l'annexe 5, adaptés en fonction de la nature, de l'importance et d'autres caractéristiques de l'activité exercée.”.

Art. 11

Dans l'article 94/1, paragraphe 2, alinéa 3, 2° du même Code, les mots “fonctions de sécurité” sont remplacés par les mots “tâches critiques de sécurité”.

Art. 12

Dans l'article 96 du même Code, les modifications suivantes sont apportées:

1° in de bepaling onder 5° worden de woorden “de andere nationale veiligheidsvoorschriften” vervangen door de woorden “de technische specificaties voor gebruik van het netwerk en operationele procedures”;

2° de bepalingen onder 9° en 11° worden opgeheven;

3° de bepaling onder 14° wordt vervangen als volgt:

“14° de controle, de bevordering, de handhaving en medewerking aan de ontwikkeling van het regelgevend kader inzake veiligheid;”.

Art. 9

Artikel 89 van dezelfde Codex, wordt vervangen als volgt:

“Art. 89. De spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen zetten hun veiligheidsbeheersysteem op met naleving van de relevante bepalingen van het regelgevend kader inzake veiligheid, en onder andere de gemeenschappelijke veiligheidsdoelen, de in de TSI vastgelegde veiligheidseisen en de relevante elementen van de gemeenschappelijke veiligheidsmethoden.”.

Art. 10

In artikel 90 van dezelfde Codex, wordt de eerste zin vervangen als volgt:

“Het veiligheidsbeheersysteem voldoet aan de relevante bepalingen van het regelgevend kader inzake veiligheid, en onder andere aan de in de TSI vastgelegde veiligheidseisen en bevat de in de bijlage 5 beschreven elementen, aangepast volgens de aard, het belang en andere kenmerken van de uitgeoefende activiteit.”.

Art. 11

In artikel 94/1, paragraaf 2, derde lid, 2° van dezelfde Codex, worden de woorden “de veiligheidsfuncties” vervangen door de woorden “de veiligheidskritieke taken”.

Art. 12

In artikel 96 van dezelfde Codex, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° à l'alinéa 1^{er}, dans la version française, les mots "est renouvelable" sont remplacés par les mots "peut être renouvelé";

2° l'alinéa 2 est remplacé par ce qui suit:

"L'Autorité de sécurité peut exiger la révision de l'agrément de sécurité en cas de modification substantielle des dispositions pertinentes du cadre réglementaire en matière de sécurité."

Art. 13

Dans l'article 102 du même Code, l'alinéa 3 est remplacé par ce qui suit:

"L'Autorité de sécurité peut exiger la révision de la partie concernée du certificat de sécurité en cas de modification substantielle des dispositions pertinentes du cadre réglementaire en matière de sécurité."

Art. 14

L'article 150 du même Code, modifié par la loi du 23 novembre 2017, est abrogé.

Art. 15

L'article 151 du même Code, modifié par la loi du 23 novembre 2017, est abrogé.

Art. 16

L'article 151/1 du même Code, inséré par la loi du 23 novembre 2017, est remplacé par ce qui suit:

"Art. 151/1. Les entreprises ferroviaires mettent en place leurs propres processus pour la certification des accompagnateurs de trains de voyageurs.

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

Ces processus sont conformes au Règlement d'exécution (UE) 2019/773 de la Commission du 16 mai 2019 concernant la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système "Exploitation et gestion du trafic" du système ferroviaire au sein de l'Union européenne et abrogeant la décision 2012/757/UE et aux autres règles européennes applicables."

1° in het eerste lid, in de Franse tekst, worden de woorden "est renouvelable" vervangen door de woorden "peut être renouvelé";

2° het tweede lid wordt vervangen als volgt:

"De Veiligheidsinstantie kan eisen dat de veiligheidsvergunning wordt herbekeken indien de relevante bepalingen van het regelgevend kader inzake veiligheid ingrijpend veranderen."

Art. 13

In artikel 102 van dezelfde Codex, wordt het derde lid vervangen als volgt:

"De Veiligheidsinstantie kan eisen dat het betrokken gedeelte van het veiligheidscertificaat wordt herzien wanneer de relevante bepalingen van het regelgevend kader inzake veiligheid ingrijpend zijn gewijzigd."

Art. 14

Artikel 150 van dezelfde Codex, gewijzigd bij de wet van 23 november 2017, wordt opgeheven.

Art. 15

Artikel 151 van dezelfde Codex, gewijzigd bij de wet van 23 november 2017, wordt opgeheven.

Art. 16

Artikel 151/1 van dezelfde Codex, ingevoegd bij de wet van 23 november 2017, wordt vervangen als volgt:

"Art. 151/1. De spoorwegondernemingen voeren eigen processen in voor de certificering van begeleiders van reizigerstreinen.

Zij nemen deze processen op in hun veiligheidsbeheerssysteem.

Deze processen zijn in overeenstemming met Uitvoeringsverordening (EU) 2019/773 van de Commissie van 16 mei 2019 betreffende de technische specificaties inzake interoperabiliteit van het subsysteem exploitatie en verkeersleiding van het spoorwegsysteem in de Europese Unie en tot intrekking van Besluit 2012/757/EU en aan andere toepasselijke Europese regels."

Art. 17

Dans l'article 216/1, § 1^{er}, du même Code, le 4^o est remplacé par ce qui suit:

"4^o le fait de ne pas répondre dans le délai imparti à un rapport d'audit, d'inspection ou de contrôle relatif au respect des dispositions pertinentes du cadre réglementaire en matière de sécurité, ou relatif à un agrément ou un certificat de sécurité;"

Art. 18

Dans l'article 216/3 du même Code, les modifications suivantes sont apportées:

1^o au paragraphe 1^{er}, le point 1^o est remplacé par ce qui suit:

"1^o le défaut pour le gestionnaire de l'infrastructure d'adopter les spécifications techniques d'utilisation du réseau, les procédures opérationnelles et les dispositions organisationnelles relatives à la sécurité d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire conformément à l'article 68, §§ 3 à 5;"

2^o au paragraphe 1^{er}, point 2^o, les mots "à l'article 68, § 4" sont remplacés par les mots "à l'article 68, § 7";

3^o au paragraphe 1^{er}, le point 3^o est remplacé par ce qui suit:

"3^o le défaut pour le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires d'établir et de tenir à jour leur système de gestion de la sécurité dans le respect des dispositions pertinentes du cadre réglementaire en matière de sécurité et notamment les objectifs de sécurité communs, les exigences de sécurité définies dans les STI, et les éléments pertinents des méthodes de sécurités communes conformément à l'article 89;"

4^o au paragraphe 1^{er}, le point 8^o est remplacé par ce qui suit:

"8^o le fait de ne pas prendre de mesures correctives dans le délai imparti après un rapport d'audit, d'inspection ou de contrôle relatif au respect des dispositions pertinentes du cadre réglementaire en matière de sécurité, ou relatif à un agrément ou un certificat de sécurité;"

Art. 17

In artikel 216/1, § 1 van dezelfde Codex, wordt de bepaling onder 4^o vervangen als volgt:

"4^o het niet binnen de toegestane tijd antwoorden op een auditrapport, inspectieverslag of toezichtsverslag met betrekking tot de naleving van de relevante bepalingen van het regelgevend kader inzake veiligheid of met betrekking tot een veiligheidsvergunning of een veiligheidscertificaat;"

Art. 18

In artikel 216/3 van dezelfde Codex, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1^o in paragraaf 1, wordt de bepaling onder 1^o vervangen als volgt:

"1^o het niet vaststellen door de infrastructuurbeheerder van de technische specificaties voor gebruik van het netwerk, de operationele procedures en de organisatorische bepalingen betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorweginfrastructuur overeenkomstig artikel 68, §§ 3 tot 5;"

2^o in paragraaf 1 worden in de bepaling onder 2^o de woorden "artikel 68, § 4" vervangen door de woorden "artikel 68, § 7";

3^o in paragraaf 1 wordt de bepaling onder 3^o vervangen als volgt:

"3^o het niet vaststellen en het niet bijhouden door de infrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen van hun veiligheidsbeheersysteem met naleving van de relevante bepalingen van het regelgevend kader inzake veiligheid en onder andere de gemeenschappelijke veiligheidsdoelen, de in de TSI vastgelegde veiligheidseisen en de relevante elementen van de gemeenschappelijke veiligheidsmethoden overeenkomstig artikel 89;"

4^o in paragraaf 1 wordt de bepaling onder 8^o vervangen als volgt:

"8^o 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 naleving van de relevante bepalingen van het regelgevend kader inzake veiligheid of met betrekking tot een veiligheidsvergunning of een veiligheidscertificaat;"

5° au paragraphe 2, point 2°, les mots “11° à 16°” sont remplacés par les mots “11° à 17°”.

Art. 19

Dans l'article 218, alinéa 3, du même Code, les mots “à l'article 214 ou à l'article 215” sont remplacés par les mots “aux articles 216/1 à 216/3 ou en vertu de l'article 216/4”.

Art. 20

Dans le titre 8, chapitre 2, du même Code, il est inséré un article 225/2 rédigé comme suit:

“Art. 225/2. Le Roi fixe, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, la date d'entrée en application des articles 68, 69, 70, § 3, 74, § 1^{er}, 5°, 94/1, § 2, alinéa 3, 2° et 216/3, § 1^{er}, 1° et 2°.

Les utilisateurs de l'infrastructure, le gestionnaire de l'infrastructure, les organismes désignés, l'Autorité de sécurité et l'Administration se mettent en conformité avec les articles 68, 69, 70, § 3, 74, § 1^{er}, 5°, 94/1, § 2, alinéa 3, 2° et 216/3, § 1^{er}, 1° et 2° tels que modifiés par la loi du ... modifiant la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire, à la date fixée conformément à l'alinéa 1^{er}.

En vue de l'application de l'alinéa 2, les articles 68, 69, 70, § 3, 74, § 1^{er}, 5°, 94/1, § 2, alinéa 3, 2° et 216/3, § 1^{er}, 1° et 2° tels qu'ils étaient en vigueur avant l'entrée en vigueur de la loi du ... modifiant la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire, continuent à s'appliquer aux utilisateurs de l'infrastructure, au gestionnaire de l'infrastructure, aux organismes désignés, à l'Autorité de sécurité et à l'Administration jusqu'au jour précédant la date fixée conformément à l'alinéa 1^{er}.”.

5° in paragraaf 2, in de bepaling onder 2° worden de woorden “11° tot 16°” vervangen door de woorden “11° tot 17°”.

Art. 19

In artikel 218, derde lid, van dezelfde Codex worden de woorden “in artikel 214 of in artikel 215” vervangen door de woorden “in de artikelen 216/1 tot en met 216/3 of krachtens artikel 216/4”.

Art. 20

In titel 8, hoofdstuk 2, van dezelfde Codex wordt een artikel 225/2 ingevoegd, luidende:

“Art. 225/2. De Koning stelt, bij besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, de toepassingsdatum vast van de artikelen 68, 69, 70, § 3, 74, § 1, punt 5°, 94/1, § 2, derde lid, 2° en 216/3, § 1, 1° en 2°.

De infrastructuurgebruikers, de infrastructuurbeheerder, de aangewezen instanties, de Veiligheidsinstantie, en het Bestuur voldoen aan de artikelen 68, 69, 70, § 3, 74, § 1, punt 5°, 94/1, § 2, derde lid, 2° en 216/3, § 1, 1° en 2°, zoals gewijzigd bij de wet van ... tot wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex, op de datum vastgesteld overeenkomstig het eerste lid.

Met het oog op de toepassing van het tweede lid, blijven de artikelen 68, 69, 70, § 3, 74, § 1, punt 5°, 94/1, § 2, derde lid, 2° en 216/3, § 1, 1° en 2°, zoals zij van kracht waren vóór de inwerkingtreding van de wet van ... tot wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex, van toepassing op infrastructuurgebruikers, de infrastructuurbeheerder, de aangewezen instanties, de Veiligheidsinstantie en het Bestuur tot en met de datum voorafgaand aan de datum vastgesteld overeenkomstig het eerste lid.”.

CHAPITRE 3

Entrée en vigueur

Art. 21

La présente loi entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*.

Donné à Bruxelles, le 13 mai 2020

FILIP

PAR LE ROI:

Le ministre de la Mobilité,

François BELLOT

*Le ministre des Classes moyennes,
des Indépendants, des PME, de l'Agriculture et
de l'Intégration sociale, chargé des Grandes villes,*

Denis DUCARME

HOOFDSTUK 3

Inwerkingtreding

Art. 21

Deze wet treedt in werking de dag waarop ze in het *Belgisch Staatsblad* wordt bekendgemaakt.

Gegeven te Brussel, 13 mei 2020

PHILIPPE

VAN KONINGSWEGE:

De minister van Mobiliteit,

François BELLOT

*De minister van Middenstand, Zelfstandigen, KMO's,
Landbouw, en Maatschappelijke Integratie, belast
met Grote Steden,*

Denis DUCARME

Tableaux de correspondance

<u>Projet de loi</u>	<u>Code ferroviaire</u>	<u>Directive 2004/49/CE</u>
Art. 5	Art. 69, §§ 1er et 2	Art. 8, § 6
Art. 5	Art. 69, § 3, al. 1er et 2	Art. 8, § 7, al. 1er et 3
Art. 5	Art. 69, § 4	Art. 8, §§ 2 et 4

<u>Directive 2004/49/CE</u>	<u>Code ferroviaire</u>	<u>Projet de loi</u>
Art. 8, §§ 2 et 4	Art. 69, §§ 1er et 2	Art. 5
Art. 8, § 7, al. 1er et 3	Art. 69, § 3, al. 1er et 2	Art. 5
Art. 8, § 6	Art. 69, § 4	Art. 5

Concordantietabellen

<u>Wetsontwerp</u>	<u>Spoorcodex</u>	<u>Richtlijn 2004/49/EG</u>
Art. 5	Art. 69, §§ 1 en 2	Art. 8, § 6
Art. 5	Art. 69, § 3, eerste en tweede lid	Art. 8, § 7, eerste en derde lid
Art. 5	Art. 69, § 4	Art. 8, §§ 2 en 4

<u>Richtlijn 2004/49/EG</u>	<u>Spoorcodex</u>	<u>Wetsontwerp</u>
Art. 8, §§ 2 en 4	Art. 69, §§ 1 en 2	Art. 5
Art. 8, § 7, eerste en derde lid	Art. 69, § 3, eerste en tweede lid	Art. 5
Art. 8, § 6	Art. 69, § 4	Art. 5

<u>Coordination des articles</u>	
Loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire	
TEXTE ACTUEL (AVANT MODIFICATIONS)	TEXTE COORDONNE (APRES MODIFICATIONS)
Titre 1^{er}. – Dispositions générales	Titre 1^{er}. – Dispositions générales
Chapitre 3. – Définitions	Chapitre 3. - Définitions
Art. 3. (...)	<i>82° « cadre réglementaire national en matière de sécurité » : l'ensemble des règles et procédures en lien avec la sécurité au niveau national, qui comprend notamment l'ensemble des règles nationales de sécurité ;</i>
	<i>83° « cadre réglementaire en matière de sécurité » : le cadre réglementaire européen en matière de sécurité visé par la directive 2004/49/CE et le cadre réglementaire national en matière de sécurité ;</i>
	<i>84° Utilisateur de l'infrastructure (« UI ») :</i>
	<i>a) les entreprises ferroviaires ayant un droit d'accès sur l'infrastructure ferroviaire belge, en vertu de l'article 5, § 1^{er}, 1°, 2° ou 3° et leurs auxiliaires ;</i>
	<i>b) le gestionnaire de l'infrastructure aux fins d'entretien et de gestion, de renouvellement et d'extension de l'infrastructure ferroviaire, en vertu de l'article 8 et ses auxiliaires ;</i>
	<i>c) les associations autorisées à circuler sur l'infrastructure ferroviaire belge en vertu de l'article 5, § 1^{er}, 4°.</i>
Titre 3. – Utilisation de l'infrastructure ferroviaire	Titre 3. – Utilisation de l'infrastructure ferroviaire
Chapitre 3. – Relations entre le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et les entreprises ferroviaires	Chapitre 3. – Relations entre le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et les entreprises ferroviaires
Section 3/1. – Accès au trafic control et aux postes de signalisation	Section 3/1. – Accès au trafic control et aux postes de signalisation
Art. 25/1. § 1^{er}. Les entreprises ferroviaires accèdent au "traffic control".	Art. 25/1. § 1^{er}. Les entreprises ferroviaires accèdent au "traffic control".
Les entreprises ferroviaires ont également accès aux <i>cabines</i> de signalisation du	Les entreprises ferroviaires ont également accès aux <i>postes</i> de signalisation du

gestionnaire de l'infrastructure, de Bruges, Gand, Bruxelles, Anvers, Hasselt, Liège, Namur, Charleroi, Mons <i>et Libramont</i> , en vue de proposer au gestionnaire de l'infrastructure un ordre de priorité concernant leurs propres trains en cas de perturbation, pour autant que cette proposition ne participe en aucune façon à l'exercice de fonctions essentielles relatives à la répartition des capacités de l'infrastructure.	gestionnaire de l'infrastructure, de Bruges, Gand, Bruxelles, Anvers, Hasselt, Liège, Namur, Charleroi <i>et</i> Mons, en vue de proposer au gestionnaire de l'infrastructure un ordre de priorité concernant leurs propres trains en cas de perturbation, pour autant que cette proposition ne participe en aucune façon à l'exercice de fonctions essentielles relatives à la répartition des capacités de l'infrastructure.
Lorsqu'une entreprise ferroviaire souhaite accéder à d'autres <i>cabines</i> que celles visées à l'alinéa précédent, l'accès est octroyé après une étude de faisabilité physique réalisée au cas par cas par le gestionnaire de l'infrastructure.	Lorsqu'une entreprise ferroviaire souhaite accéder à d'autres <i>postes</i> de signalisation que ceux visés à l'alinéa précédent, le gestionnaire de l'infrastructure <i>lui</i> octroie cet accès après une étude de faisabilité physique qu'il réalise au cas par cas.
§ 2. Afin d'exercer les prérogatives visées au § 1 ^{er} :	§ 2. Afin d'exercer les prérogatives visées au § 1 ^{er} , chaque entreprise ferroviaire peut disposer d'un représentant au sein du "traffic control" et d'un représentant au sein de chaque poste de signalisation visé au § 1 ^{er} .
1° chaque entreprise ferroviaire peut disposer d'un représentant au sein du " traffic control " et d'un représentant au sein de chaque cabine de signalisation visée au § 1 ^{er} ;	
2° les représentants des entreprises ferroviaires remplissent les exigences fixées par l'annexe 3 de l'arrêté royal du 9 juillet 2013 déterminant les exigences applicables au personnel de sécurité pour les "fonctions de sécurité signaleur et opérateur" ou la "fonction sous-chef de gare, spécialité voyageur, surveillance et desserte des quais et faisceaux de garage" ou la "fonction agent chargé de la gestion des opérations administratives relatives à la manoeuvre, desserte d'installations, formation et expédition des trains".	
Le gestionnaire de l'infrastructure détermine les modalités pratiques de l'accès aux deux types d'installation, visées au § 1 ^{er} , et les publie sur son site Internet sécurisé.	Le gestionnaire de l'infrastructure détermine les modalités pratiques de l'accès aux deux types d'installations visées au § 1 ^{er} , et les publie sur son site Internet sécurisé.
Titre 4. – Sécurité d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire	Titre 4. – Sécurité d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire
Chapitre 1 ^{er} . – Règles de sécurité	Chapitre 1 ^{er} . – Règles de sécurité

Art. 68. § 1 ^{er} . <i>Le cadre réglementaire national des règles de sécurité est composé des règles de sécurité suivantes :</i>	Art. 68. § 1 ^{er} . <i>Le cadre réglementaire national en matière de sécurité comprend :</i>
1° (...)	1° <i>les règles nationales de sécurité relatives aux principes applicables à la sécurité d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire, relatives aux exigences applicables au personnel de sécurité et au personnel des entités chargées de l'entretien, relatives aux exigences applicables au matériel roulant et relatives aux exigences applicables à l'infrastructure ferroviaire ;</i>
2° <i>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;</i>	2° <i>les spécifications techniques d'utilisation du réseau et les procédures opérationnelles relatives à la sécurité d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire ;</i>
3° <i>les règles relatives au personnel de sécurité, au matériel roulant et à l'infrastructure ferroviaire;</i>	3° <i>les dispositions organisationnelles relatives à la sécurité d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire ;</i>
4° <i>les règles relatives aux enquêtes sur les accidents et les incidents;</i>	4° <i>les règles relatives aux enquêtes sur les accidents et les incidents ;</i>
5° <i>les règles relatives à l'exploitation de l'infrastructure ferroviaire;</i>	5° <i>les exigences relatives à la circulation des véhicules à caractère patrimonial ;</i>
6° <i>les exigences relatives à la circulation des véhicules à caractère patrimonial;</i>	6° <i>les règles internes de sécurité ;</i>
7° <i>les règles internes de sécurité.</i>	7° <i>les règles relatives au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer.</i>
§ 2. (...)	§ 2. <i>Le Roi détermine:</i>
<i>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.</i>	1° <i>les règles nationales de sécurité suivantes :</i>
<i>Le Roi détermine les exigences applicables au personnel de sécurité, au matériel roulant et à l'infrastructure ferroviaire.</i>	a) <i>les principes applicables à la sécurité d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire ;</i>
<i>Le Roi détermine les règles relatives aux enquêtes sur les accidents et les incidents.</i>	b) <i>les exigences applicables au personnel de sécurité et au personnel des entités chargées de l'entretien ;</i>
<i>Le Roi détermine les exigences relatives à la circulation de véhicules à caractère patrimonial sur le réseau.</i>	c) <i>les exigences applicables au matériel roulant ;</i>
	d) <i>les exigences applicables à l'infrastructure ferroviaire ;</i>
	2° <i>les règles relatives aux enquêtes sur les accidents et les incidents ;</i>

	<i>3° les exigences relatives à la circulation de véhicules à caractère patrimonial sur le réseau.</i>
<i>§ 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.</i>	<i>§ 3. En l'absence de STI ou en complément des STI, le gestionnaire de l'infrastructure identifie et adopte, sur la base des principes définis par le Roi en vertu du paragraphe 2, 1°, a) et d), les spécifications techniques d'utilisation du réseau et les procédures opérationnelles relatives à la sécurité d'exploitation de son infrastructure ferroviaire, en ce qui concerne l'interface opérationnelle entre lui-même et les entreprises ferroviaires ou les associations touristiques visées à l'article 5, § 1^{er}, 4°.</i>
	<i>Les entreprises ferroviaires et les associations touristiques visées à l'article 5, § 1^{er}, 4° se conforment à ces spécifications et procédures dans leurs rapports avec le gestionnaire de l'infrastructure et intègrent ces spécifications et procédures dans leurs règles internes de sécurité visées au paragraphe 7 et les appliquent au personnel concerné.</i>
	<i>Ces spécifications et procédures, et leurs modifications, sont soumises à l'avis conforme de l'Autorité de sécurité, selon une procédure déterminée par le Roi.</i>
	<i>Lorsque, conformément aux articles 168 et suivants, le gestionnaire de l'infrastructure introduit auprès de l'Autorité de sécurité une demande d'autorisation de mise en service, la demande d'avis conforme visée à l'alinéa 3 est intégrée au dossier de demande d'autorisation.</i>
	<i>Le gestionnaire de l'infrastructure publie les spécifications techniques d'utilisation du réseau et les procédures opérationnelles relatives à la sécurité d'exploitation de son infrastructure ferroviaire visées à l'alinéa 1^{er} selon les modalités arrêtées par le Roi conformément au paragraphe 6.</i>
<i>§ 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.</i>	<i>§ 4. En l'absence de STI ou en complément des STI, sur la base des principes définis par le Roi en vertu du paragraphe 2, 1°, a), le gestionnaire de l'infrastructure identifie et adopte les dispositions organisationnelles relatives à la sécurité d'exploitation de son infrastructure ferroviaire en ce qui concerne</i>

	<i>l'interface organisationnelle entre lui-même et les entreprises ferroviaires ou les associations touristiques visées à l'article 5, § 1^{er}, 4^o.</i>
	<i>Avant d'adopter ces dispositions organisationnelles, le gestionnaire de l'infrastructure se consulte avec les entreprises ferroviaires et les associations touristiques visées à l'article 5, § 1^{er}, 4^o, dans le respect des processus repris dans son système de gestion de la sécurité.</i>
	<i>Les entreprises ferroviaires et les associations touristiques visées à l'article 5, § 1^{er}, 4^o, se conforment aux dispositions organisationnelles visées à l'alinéa 1^{er} lorsqu'elles se trouvent dans les cas qui y sont visés et intègrent ces dispositions organisationnelles dans leurs règles internes de sécurité visées au paragraphe 7 et les appliquent au personnel concerné.</i>
	<i>Le gestionnaire de l'infrastructure publie les dispositions organisationnelles relatives à la sécurité d'exploitation de son infrastructure ferroviaire visées à l'alinéa 1^{er} selon les modalités arrêtées par le Roi conformément au paragraphe 6.</i>
<i>§ 5. Le Roi détermine les modalités de publication de l'ensemble de la réglementation visée aux §§ 1^{er} à 3.</i>	<i>§ 5. Tout utilisateur de l'infrastructure peut adresser une demande motivée à un gestionnaire de l'infrastructure pour qu'il adopte des spécifications techniques d'utilisation du réseau, des procédures opérationnelles ou des dispositions organisationnelles en application des paragraphes 3 et 4.</i>
	<i>Cette demande contient au minimum :</i>
	<i>1^o les risques que représentent l'absence de spécification technique d'utilisation du réseau, de procédure opérationnelle ou de disposition organisationnelle visée à l'alinéa 1^{er} ;</i>
	<i>2^o l'analyse qui a identifié les risques par application d'un processus de gestion des risques similaire à celui repris à l'annexe 1^{re} du règlement d'exécution (UE) n^o 402/2013 de la Commission du 30 avril 2013 concernant la méthode de sécurité commune relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques et abrogeant le règlement (CE) n^o 352/2009.</i>

	<i>Le gestionnaire de l'infrastructure répond à cette demande de manière motivée dans un délai n'excédant pas 90 jours ouvrables.</i>
	<i>En cas de décision négative, l'utilisateur de l'infrastructure peut introduire une demande de révision.</i>
	<i>Cette demande est accompagnée d'un rapport d'évaluation de la sécurité rédigé par un organisme d'évaluation au sens du règlement d'exécution (UE) n° 402/2013 de la Commission du 30 avril 2013 concernant la méthode de sécurité commune relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques et abrogeant le règlement (CE) n° 352/2009.</i>
	<i>Le gestionnaire de l'infrastructure à qui la demande a été adressée répond à cette demande de révision de manière motivée dans un délai n'excédant pas 90 jours ouvrables.</i>
	<i>En cas de réponse positive, le gestionnaire de l'infrastructure adopte les spécifications techniques d'utilisation du réseau, les procédures opérationnelles ou les dispositions organisationnelles conformément aux paragraphes 3 et 4.</i>
	<i>§ 6. Le Roi détermine les modalités de publication de l'ensemble des éléments visés aux paragraphes 3, 4 et 5, ainsi que les modalités de publication des éléments visés aux points 4.2.1.2.2.1., 4.2.2.5.2. et 4.8.1 du Règlement d'exécution (UE) 2019/773 de la Commission du 16 mai 2019 concernant la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système « Exploitation et gestion du trafic » du système ferroviaire au sein de l'Union européenne et abrogeant la décision 2012/757/UE, sans préjudice de son article 6.</i>
	<i>§ 7. Les utilisateurs de l'infrastructure adoptent, chacun en ce qui le concerne, des règles internes de sécurité dans le cadre de leur système de gestion de la sécurité.</i>

<p>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.</p>	<p>Art. 69. § 1er. Après l'adoption des objectifs de sécurité communs, le Roi peut adopter, conformément à l'article 68, § 2, 1°, 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.</p>
	<p>Le Roi désigne l'entité chargée de mettre en œuvre ces conditions.</p>
<p>§ 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.</p>	<p>§ 2. L'entité désignée par le Roi consulte, avec l'appui technique de l'Autorité de sécurité, 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 paragraphe 1^{er}.</p>
<p>§ 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.</p>	<p>§ 3. L'entité désignée par le Roi soumet, avec l'appui technique de l'Autorité de sécurité, le projet de règle nationale de sécurité à l'examen de la Commission européenne, en exposant les raisons pour lesquelles elle entend l'introduire.</p>
<p>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.</p>	<p>Si la Commission européenne 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 européenne adopte une décision ou jusqu'à l'expiration d'un délai de six mois à partir de la notification.</p>
<p>§ 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</p>	<p>§ 4. L'entité désignée par le Roi notifie, avec l'appui technique de l'Autorité de sécurité, à la Commission européenne les règles nationales de sécurité adoptées ou modifiées en vertu de l'article 68, § 2, 1°, sauf si lesdites règles concernent exclusivement la mise en</p>

<i>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.</i>	<i>œuvre d'une STI. Cette 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.</i>
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.	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.	§ 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 <i>la suspension préventive de fonctions de sécurité.</i>	§ 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 <i>l'interruption préventive de l'exécution des tâches critiques de sécurité.</i>
Les modalités pratiques liées à <i>la suspension préventive de fonctions de sécurité</i> sont déterminées par le Roi.	Les modalités pratiques liées à <i>l'interruption préventive de l'exécution de tâches critiques de sécurité</i> 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.	§ 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 :	§ 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;	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.	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.	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.	§ 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. <i>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.</i>	Art. 71. <i>Le Roi et le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire adaptent chacun dans le cadre de ses compétences le cadre réglementaire national en matière de sécurité, aux OSC et aux MSC au fur et à mesure de leur adoption.</i>
Chapitre 2. – Autorité de sécurité	Chapitre 2. – Autorité de sécurité
Section 2. – Tâches	Section 2. – Tâches
Art. 74. § 1er. Les tâches de l'autorité de sécurité sont les suivantes :	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;	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;	2° le contrôle de la conformité des constituants d'interopérabilité aux exigences essentielles;
3° l'autorisation de la mise en service des véhicules;	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 ferroviaires aux exigences prévues pour obtenir l'agrément ou le certificat;	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 ferroviaires aux exigences prévues pour obtenir l'agrément ou le certificat;

5° la délivrance d'un avis conforme quant aux <i>autres règles nationales de sécurité</i> visées à l'article 68, § 3;	5° la délivrance d'un avis conforme quant aux <i>spécifications techniques d'utilisation du réseau et procédures opérationnelles</i> visées à l'article 68, § 3 ;
6° le contrôle du respect des règles de sécurité;	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;	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;	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° <i>les tâches relatives à la certification des conducteurs de train visées par les règles arrêtées conformément à l'article 68, § 1^{er}, 3°</i> ;	9° (...);
10° les tâches relatives à la certification des conducteurs de train visée au titre 5;	10° les tâches relatives à la certification des conducteurs de train visée au titre 5;
11° <i>la certification des accompagnateurs de train;</i>	11° (...)
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;	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;	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 <i>le système des règles nationales de sécurité et les règles relatives au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer;</i>	14° <i>la vérification, la promotion et, le cas échéant, la bonne application et le développement du cadre réglementaire en matière de sécurité ;</i>
15° la bonne application des dispositions relatives aux conditions d'utilisation des travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière dans le secteur ferroviaire.	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. (...)	§ 2. (...)
Chapitre 3. - Systèmes de gestion de la sécurité	Chapitre 3. - Systèmes de gestion de la sécurité
Art. 89. <i>Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et les entreprises ferroviaires</i>	Art. 89. <i>Le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires établissent leur</i>

<i>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.</i>	<i>système de gestion de la sécurité dans le respect des dispositions pertinentes du cadre réglementaire en matière de sécurité, et notamment les objectifs de sécurité communs, les exigences de sécurité définies dans les STI, et les éléments pertinents des méthodes de sécurités communes.</i>
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. Le système de gestion de la sécurité satisfait aux dispositions pertinentes du cadre réglementaire en matière de sécurité et notamment aux exigences de sécurité définies dans les STI et contient les éléments définis à 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. 94/1. § 1er. Pour pouvoir faire appel à un auxiliaire, l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure dispose d'un certificat de sécurité ou d'un agrément de sécurité valable.	Art. 94/1. § 1er. Pour pouvoir faire appel à un auxiliaire, l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure dispose d'un certificat de sécurité ou d'un agrément de sécurité valable.
§ 2. L'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure octroie le statut d'auxiliaire au sous-traitant auxquelles ceux-ci peuvent faire appel.	§ 2. L'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure octroie le statut d'auxiliaire au sous-traitant auxquelles ceux-ci peuvent faire appel.
L'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure informe l'autorité de sécurité et l'organe de contrôle de l'octroi ou du retrait du statut d'auxiliaire.	L'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure informe l'autorité de sécurité et l'organe de contrôle de l'octroi ou du retrait du statut d'auxiliaire.
Outre le nom ou la dénomination sociale de l'auxiliaire, l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure communique également à l'autorité de sécurité :	Outre le nom ou la dénomination sociale de l'auxiliaire, l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure communique également à l'autorité de sécurité :
1° la date de l'octroi du statut d'auxiliaire;	1° la date de l'octroi du statut d'auxiliaire;
2° le cas échéant, les fonctions de sécurité exercées par l'auxiliaire;	2° le cas échéant, les tâches critiques de sécurité exercées par l'auxiliaire;

3° le cas échéant, la délimitation de l'infrastructure ferroviaire couverte par l'octroi du statut d'auxiliaire;	3° le cas échéant, la délimitation de l'infrastructure ferroviaire couverte par l'octroi du statut d'auxiliaire;
4° le cas échéant, la liste des protocoles locaux qui doivent être connus de l'auxiliaire.	4° le cas échéant, la liste des protocoles locaux qui doivent être connus de l'auxiliaire.
En cas de modification des informations visées à l'alinéa 3, l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure en informe immédiatement l'autorité de sécurité.	En cas de modification des informations visées à l'alinéa 3, l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure en informe immédiatement l'autorité de sécurité.
§ 3. L'octroi du statut d'auxiliaire visé au paragraphe 2 ne décharge pas l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure de sa responsabilité et de ses obligations en matière de sécurité et de transfert des capacités, conformément à l'article 29.	§ 3. L'octroi du statut d'auxiliaire visé au paragraphe 2 ne décharge pas l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure de sa responsabilité et de ses obligations en matière de sécurité et de transfert des capacités, conformément à l'article 29.
Le recours à un auxiliaire ne peut pas contrevenir à l'application des règles de la concurrence ou constituer une distorsion en matière de marchés des services ferroviaires conformément à l'article 62, § 3.	Le recours à un auxiliaire ne peut pas contrevenir à l'application des règles de la concurrence ou constituer une distorsion en matière de marchés des services ferroviaires conformément à l'article 62, § 3.
§ 4. L'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure qui fait appel à un auxiliaire conclut avec lui un accord qui :	§ 4. L'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure qui fait appel à un auxiliaire conclut avec lui un accord qui :
1° identifie clairement l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure comme responsable de l'opération sûre du train;	1° identifie clairement l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure comme responsable de l'opération sûre du train;
2° inclut le contenu et les modalités du transfert de toutes les informations relatives à la sécurité entre toutes les parties contractantes.	2° inclut le contenu et les modalités du transfert de toutes les informations relatives à la sécurité entre toutes les parties contractantes.
§ 5. L'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure qui fait appel à un auxiliaire contrôle les risques des opérations et reste responsable de coordonner et de gérer l'exploitation sûre des trains.	§ 5. L'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure qui fait appel à un auxiliaire contrôle les risques des opérations et reste responsable de coordonner et de gérer l'exploitation sûre des trains.
Cette disposition est applicable même si l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure sous-traite à la fois les ressources matérielles et humaines nécessaires à l'exploitation.	Cette disposition est applicable même si l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure sous-traite à la fois les ressources matérielles et humaines nécessaires à l'exploitation.
La charge de la preuve de la maîtrise des risques pèse dans tous les cas sur l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure qui fait appel à un auxiliaire.	La charge de la preuve de la maîtrise des risques pèse dans tous les cas sur l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure qui fait appel à un auxiliaire.

<p>§ 6. L'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure gère les risques liés à l'utilisation d'auxiliaires dans le cadre de son système de gestion de la sécurité, et prévoit les processus lui permettant de s'assurer que les ressources matérielles et humaines nécessaires à l'activité qu'il sous-traite à un auxiliaire respectent les exigences légales et réglementaires applicables.</p>	<p>§ 6. L'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure gère les risques liés à l'utilisation d'auxiliaires dans le cadre de son système de gestion de la sécurité, et prévoit les processus lui permettant de s'assurer que les ressources matérielles et humaines nécessaires à l'activité qu'il sous-traite à un auxiliaire respectent les exigences légales et réglementaires applicables.</p>
<p>§ 7. Lorsqu'une entreprise ferroviaire ou un gestionnaire de l'infrastructure fait appel à une entreprise ferroviaire comme auxiliaire, ceux-ci peuvent prendre en compte, pour décider de l'étendue de son analyse préalable, le fait que cette entreprise ferroviaire à laquelle il ou elle fait appel comme auxiliaire dispose ou pas d'un certificat de sécurité valable.</p>	<p>§ 7. Lorsqu'une entreprise ferroviaire ou un gestionnaire de l'infrastructure fait appel à une entreprise ferroviaire comme auxiliaire, ceux-ci peuvent prendre en compte, pour décider de l'étendue de son analyse préalable, le fait que cette entreprise ferroviaire à laquelle il ou elle fait appel comme auxiliaire dispose ou pas d'un certificat de sécurité valable.</p>
<p>§ 8. L'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure qui recourt à un auxiliaire intègre dans son système de gestion de la sécurité la certification du personnel de sécurité de l'auxiliaire, y compris la délivrance de l'attestation complémentaire visée au titre 5, chapitre 1er, section 3.</p>	<p>§ 8. L'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure qui recourt à un auxiliaire intègre dans son système de gestion de la sécurité la certification du personnel de sécurité de l'auxiliaire, y compris la délivrance de l'attestation complémentaire visée au titre 5, chapitre 1er, section 3.</p>
<p>Chapitre 4. – Agrément de sécurité</p>	<p>Chapitre 4. – Agrément de sécurité</p>
<p>Section 1^{re}. – Agrément de sécurité du gestionnaire de l'infrastructure</p>	<p>Section 1^{re}. – Agrément de sécurité du gestionnaire de l'infrastructure</p>
<p>Art. 96. L'agrément de sécurité est valable cinq ans et <i>est renouvelable</i> 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.</p>	<p>Art. 96. L'agrément de sécurité est valable cinq ans et <i>peut être renouvelé</i> 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.</p>
<p><i>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, §§ 1^{er} et 2.</i></p>	<p><i>L'Autorité de sécurité peut exiger la révision de l'agrément de sécurité en cas de modification substantielle des dispositions</i></p>

	<i>pertinentes du cadre réglementaire en matière de sécurité.</i>
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.	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.
Section 2. - Certificat de sécurité des entreprises ferroviaires	Section 2. - Certificat de sécurité des entreprises ferroviaires
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.	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.	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.
<i>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, §§ 1^{er} à 3.</i>	<i>L'Autorité de sécurité peut exiger la révision de la partie concernée du certificat de sécurité en cas de modification substantielle des dispositions pertinentes du cadre réglementaire en matière de sécurité.</i>
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.	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.	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.
Titre 5. – Certification des conducteurs de train et des autres personnels de bord assurant des tâches déterminantes pour la sécurité	Titre 5. – Certification des conducteurs de train et des autres personnels de bord assurant des tâches déterminantes pour la sécurité
Chapitre 2. – Accompagnateurs de trains de voyageurs	Chapitre 2. – Accompagnateurs de trains de voyageurs

<p>Art. 150. § 1er. Les accompagnateurs de trains de voyageurs suivent une formation sanctionnée par un examen. Lorsque cet examen est achevé avec succès, le centre de formation délivre un brevet d'aptitude professionnelle.</p> <p>Les formateurs ou les centres de formation chargés de fournir des services de formation aux accompagnateurs de trains de voyageurs sont reconnus par l'autorité de sécurité.</p>	<p>Art. 150. (...)</p>
<p>La reconnaissance impose aux formateurs ou centres 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.</p>	
<p>La reconnaissance impose aux formateurs ou centres 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.</p>	
<p>Le processus de reconnaissance se fonde sur des critères d'indépendance, de compétence et d'impartialité.</p>	
<p>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 chapitre.</p>	
<p>§ 2. Le certificat d'accompagnateur de trains de voyageurs appartient à son titulaire et est délivré par l'autorité de sécurité.</p>	
<p>Le certificat d'accompagnateur de trains de voyageurs ne peut être délivré qu'à une personne de dix-huit ans révolus.</p>	
<p>§ 3. Les accompagnateurs de trains de voyageurs établis dans les autres Etats 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</p>	

<p><i>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.</i></p>	
<p>Art. 151. <i>Le Roi, en matière de certification des accompagnateurs de trains de voyageurs :</i></p>	<p>Art. 151. (...)</p>
<p><i>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;</i></p>	
<p><i>2° détermine, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, les conditions que les formateurs et les centres 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;</i></p>	
<p><i>3° arrête les exigences auxquelles doit se conformer le brevet d'aptitude professionnelle 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;</i></p>	
<p><i>4° arrête les modalités de délivrance, de renouvellement, de révision, de suspension et de retrait du brevet d'aptitude professionnelle visé à l'article 150, § 1er, alinéa 1er;</i></p>	
<p><i>5° arrête les critères de reconnaissance des personnes ou organismes chargés de</i></p>	

<i>l'examen médical et les modalités de cet examen médical;</i>	
<i>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.</i>	
Art. 151/1. <i>Au plus tard pour le 31 décembre 2017, et par dérogation aux articles 150 et 151, les entreprises ferroviaires mettent en place leurs propres processus pour la certification des accompagnateurs de trains de voyageurs.</i>	Art. 151/1. <i>Les entreprises ferroviaires mettent en place leurs propres processus pour la certification des accompagnateurs de trains de voyageurs.</i>
<i>Elles intègrent ces processus dans leur système de gestion de la sécurité.</i>	<i>Elles intègrent ces processus dans leur système de gestion de la sécurité.</i>
<i>Ces processus :</i>	<i>Ces processus sont conformes au Règlement d'exécution (UE) 2019/773 de la Commission du 16 mai 2019 concernant la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système « Exploitation et gestion du trafic » du système ferroviaire au sein de l'Union européenne et abrogeant la décision 2012/757/UE et aux autres règles européennes applicables.</i>
<i>1° sont conformes à la Décision de la Commission n° 2012/757 du 14 novembre 2012 concernant la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système Exploitation et gestion du trafic du système ferroviaire de l'Union européenne et modifiant la décision 2007/756/CE et aux autres règles européennes applicables;</i>	
<i>2° assurent un niveau de sécurité au moins équivalent au niveau de sécurité assuré par les dispositions arrêtées par le Roi en vertu des articles 68, § 2, alinéa 3, et 151.</i>	(...)
<i>Les certificats d'accompagnateurs de trains de voyageurs visés à l'article 150, § 2, qui sont délivrés par l'autorité de sécurité, prennent fin au moment où l'entreprise ferroviaire a mis en place les processus visés à l'alinéa 1er ou au plus tard le 31 décembre 2017.</i>	(...)
Titre 7. – Contrôle et inspection ferroviaire	Titre 7. – Contrôle et inspection ferroviaire
Chapitre 2. – Amendes administratives	Chapitre 2. – Amendes administratives
Section 2. - Infractions	Section 2. - Infractions

Art. 216/1. § 1er. Constituent des infractions du premier degré :	Art. 216/1. § 1er. Constituent des infractions du premier degré :
1° le dépôt tardif du rapport visé à l'article 92;	1° le dépôt tardif du rapport visé à l'article 92;
2° le défaut pour l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire d'informer l'autorité de sécurité de la cessation d'activité d'un conducteur de train conformément à l'article 130, alinéa 1er;	2° le défaut pour l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire d'informer l'autorité de sécurité de la cessation d'activité d'un conducteur de train conformément à l'article 130, alinéa 1er;
3° le défaut pour l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire de dispenser une formation en ce qui concerne son système de gestion de la sécurité, conformément à l'article 135, alinéa 7, et à l'annexe II, N, du Règlement (UE) n° 1158/2010 de la Commission du 9 décembre 2010 relatif à une méthode de sécurité commune pour l'évaluation de la conformité aux exigences pour l'obtention de certificats de sécurité ferroviaire;	3° le défaut pour l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire de dispenser une formation en ce qui concerne son système de gestion de la sécurité, conformément à l'article 135, alinéa 7, et à l'annexe II, N, du Règlement (UE) n° 1158/2010 de la Commission du 9 décembre 2010 relatif à une méthode de sécurité commune pour l'évaluation de la conformité aux exigences pour l'obtention de certificats de sécurité ferroviaire;
4° <i>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;</i>	4° <i>le fait de ne pas répondre dans le délai imparti à un rapport d'audit, d'inspection ou de contrôle relatif au respect des dispositions pertinentes du cadre réglementaire en matière de sécurité, ou relatif à un agrément ou un certificat de sécurité ;</i>
5° le non-paiement des redevances visées au titre 4, chapitre 2, section 4, et chapitre 6, section 2/1;	5° le non-paiement des redevances visées au titre 4, chapitre 2, section 4, et chapitre 6, section 2/1;
6° le fait de ne pas publier ou ne pas tenir à jour le registre de l'infrastructure visé à l'article 211;	6° le fait de ne pas publier ou ne pas tenir à jour le registre de l'infrastructure visé à l'article 211;
7° le fait de ne pas faire réaliser l'évaluation indépendante visée à l'article 220, § 1er, alinéas 1er et 2 ou de ne pas en communiquer les résultats à l'autorité de sécurité conformément à l'article 220, § 2.	7° le fait de ne pas faire réaliser l'évaluation indépendante visée à l'article 220, § 1er, alinéas 1er et 2 ou de ne pas en communiquer les résultats à l'autorité de sécurité conformément à l'article 220, § 2.
§ 2. Sans préjudice de l'article 214, § 2, alinéa 2 :	§ 2. Sans préjudice de l'article 214, § 2, alinéa 2 :
1° les infractions visées au paragraphe 1 ^{er} , 1° à 4°, sont punies d'une amende administrative de 500 à 1.000 euros;	1° les infractions visées au paragraphe 1er, 1° à 4°, sont punies d'une amende administrative de 500 à 1.000 euros;
2° les infractions visées au paragraphe 1er, 5° à 7°, sont punies d'une amende administrative de 100 à 500 euros;	2° les infractions visées au paragraphe 1er, 5° à 7°, sont punies d'une amende administrative de 100 à 500 euros;

3° l'amende visée au paragraphe 1er, 2°, s'applique par conducteur de train concerné.	3° l'amende visée au paragraphe 1er, 2°, s'applique par conducteur de train concerné.
Art. 216/3. § 1er. Constituent des infractions du troisième degré :	Art. 216/3. § 1er. Constituent des infractions du troisième degré :
1° le défaut pour le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire d'adopter les règles de sécurité en matière d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire conformément à l'article 68, § 3;	1° le défaut pour le gestionnaire de l'infrastructure d'adopter les spécifications techniques d'utilisation du réseau, les procédures opérationnelles et les dispositions organisationnelles relatives à la sécurité d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire conformément à l'article 68, §§ 3 à 5 ;
2° le défaut pour le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et les entreprises ferroviaires d'adopter, chacun en ce qui le concerne, des règles internes de sécurité dans le cadre de leur système de gestion de la sécurité conformément à l'article 68, § 4;	2° le défaut pour le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires d'adopter, chacun en ce qui le concerne, des règles internes de sécurité dans le cadre de leur système de gestion de la sécurité conformément à l'article 68, § 7;
3° le défaut pour le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et les entreprises ferroviaires d'établir et de tenir à jour leur système de gestion de la sécurité dans le respect des objectifs de sécurité communs, des règles de sécurité visées à l'article 68 ainsi que des exigences de sécurité définies dans les STI, et des éléments pertinents des méthodes de sécurité communes conformément à l'article 89;	3° le défaut pour le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires d'établir et de tenir à jour leur système de gestion de la sécurité dans le respect des dispositions pertinentes du cadre réglementaire en matière de sécurité et notamment les objectifs de sécurité communs, les exigences de sécurité définies dans les STI, et les éléments pertinents des méthodes de sécurité communes conformément à l'article 89 ;
4° le non-dépôt du rapport sur la sécurité visé à l'article 92 ou le dépôt incomplet de ce rapport;	4° le non-dépôt du rapport sur la sécurité visé à l'article 92 ou le dépôt incomplet de ce rapport;
5° le non-respect des obligations concernant la validité des licences de conducteur de train et des attestations de conducteurs de train, visées à l'article 141, § 1er;	5° le non-respect des obligations concernant la validité des licences de conducteur de train et des attestations de conducteurs de train, visées à l'article 141, § 1er;
6° le fait pour le gestionnaire de l'infrastructure ou l'entreprise ferroviaire de ne pas procéder au retrait ou à la suspension de l'attestation d'un conducteur de train dans les cas visés à l'article 139;	6° le fait pour le gestionnaire de l'infrastructure ou l'entreprise ferroviaire de ne pas procéder au retrait ou à la suspension de l'attestation d'un conducteur de train dans les cas visés à l'article 139;
7° la non-vérification du fait que l'accompagnateur est bien titulaire d'un certificat visé à l'article 150, § 1er, alinéa 1er, avant qu'il ne soit autorisé à effectuer les tâches déterminantes définies dans le même article;	7° 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;

8° le fait de ne pas prendre de mesures correctives dans le délai imparti après un rapport d'audit, d'inspection ou de contrôle relatif aux règles de sécurité visées à l'article 68 ou aux règles de sécurité concernant le transport de marchandises dangereuses par chemin de fer, ou relatif à un agrément ou un certificat de sécurité;	8° le fait de ne pas prendre de mesures correctives dans le délai imparti après un rapport d'audit, d'inspection ou de contrôle relatif au respect des dispositions pertinentes du cadre réglementaire en matière de sécurité, ou relatif à un agrément ou un certificat de sécurité ;
9° le fait de dépasser les valeurs " intervention immédiate " des tolérances de sécurité de la voie, conformément aux paramètres fondamentaux sécurité des STI Infrastructure, ou de ne pas respecter les procédures de sécurité des STI Contrôle-commande et signalisation, et ce, plus de deux fois par an;	9° 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;
10° le fait pour un utilisateur de l'infrastructure ferroviaire, par l'accomplissement ou le non accomplissement d'un acte, de faire naître une situation qui par nature peut provoquer un accident;	10° le fait pour un utilisateur de l'infrastructure ferroviaire, par l'accomplissement ou le non accomplissement d'un acte, de faire naître une situation qui par nature peut provoquer un accident;
11° le non-respect, par l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, des mesures visées à l'article 75;	11° le non-respect, par l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, des mesures visées à l'article 75;
12° le défaut pour le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et les entreprises ferroviaires d'établir et de maintenir leur système de gestion de sécurité conformément aux articles 89 à 91;	12° le défaut pour le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et les entreprises ferroviaires d'établir et de maintenir leur système de gestion de sécurité conformément aux articles 89 à 91;
13° le non-respect, par l'entité en charge de l'entretien, des règles mentionnées dans les articles 106 à 109 concernant la certification;	13° le non-respect, par l'entité en charge de l'entretien, des règles mentionnées dans les articles 106 à 109 concernant la certification;
14° toute obstruction à l'exercice des pouvoirs de l'organisme d'enquête, visés à l'article 113;	14° toute obstruction à l'exercice des pouvoirs de l'organisme d'enquête, visés à l'article 113;
15° le défaut pour le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et les entreprises ferroviaires de mettre en place un système de formation continue conformément à l'article 146, alinéa 3;	15° le défaut pour le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et les entreprises ferroviaires de mettre en place un système de formation continue conformément à l'article 146, alinéa 3;
16° la mise en service d'un véhicule avant qu'il ne soit autorisé conformément à l'article 180;	16° la mise en service d'un véhicule avant qu'il ne soit autorisé conformément à l'article 180;
17° le fait pour un utilisateur de l'infrastructure ferroviaire, par l'accomplissement ou le non accomplissement d'un acte, de faire naître une situation qui par nature peut provoquer un accident grave.	17° le fait pour un utilisateur de l'infrastructure ferroviaire, par l'accomplissement ou le non accomplissement d'un acte, de faire naître une situation qui par nature peut provoquer un accident grave.

§ 2. Sans préjudice de l'article 214, § 2, alinéa 4 :	§ 2. Sans préjudice de l'article 214, § 2, alinéa 4 :
1° les infractions visées au paragraphe 1er, 1° à 10°, sont punies d'une amende administrative de 2.000 à 4.000 euros;	1° les infractions visées au paragraphe 1 ^{er} , 1° à 10°, sont punies d'une amende administrative de 2.000 à 4.000 euros;
2° les infractions visées au paragraphe 1er, 11° à 16°, sont punies d'une amende administrative de 4.000 à 8.000 euros.	2° les infractions visées au paragraphe 1 ^{er} , 11° à 17°, sont punies d'une amende administrative de 4.000 à 8.000 euros.
Chapitre 3. – Dispositions pénales	Chapitre 3. – Dispositions pénales
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 <i>vingt-six</i> euros à 1.500 euros ou d'une de ces peines seulement sans préjudice des dommages et intérêts s'il y a lieu.	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 26 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.	Les dispositions du livre I du Code pénal sont applicables à ces infractions.
L'alinéa 1 ^{er} 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.	L'alinéa 1 ^{er} 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 aux articles 216/1 à 216/3 ou en vertu de l'article 216/4.
Titre 8. - Dispositions abrogatoires, transitoires et finales	Titre 8. - Dispositions abrogatoires, transitoires et finales
Chapitre 2. - Dispositions transitoires	Chapitre 2. - Dispositions transitoires
(...)	Art. 225/2. <i>Le Roi fixe, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, la date d'entrée en application des articles 68, 69, 70, § 3, 74, §</i>

	<i>1^{er}, 5^o, 94/1, § 2, alinéa 3, 2^o et 216/3, § 1^{er}, 1^o et 2^o.</i>
	<i>Les utilisateurs de l'infrastructure, le gestionnaire de l'infrastructure, les organismes désignés, l'Autorité de sécurité et l'Administration se mettent en conformité avec les articles 68, 69, 70, § 3, 74, § 1^{er}, 5^o, 94/1, § 2, alinéa 3, 2^o et 216/3, § 1^{er}, 1^o et 2^o tels que modifiés par la loi du XXXXXXXXXXXX modifiant la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire, à la date fixée conformément à l'alinéa 1^{er}.</i>
	<i>En vue de l'application de l'alinéa 2, les articles 68, 69, 70, § 3, 74, § 1^{er}, 5^o, 94/1, § 2, alinéa 3, 2^o et 216/3, § 1^{er}, 1^o et 2^o tels qu'ils étaient en vigueur avant l'entrée en vigueur de la loi du XXXXXXXXXXXX modifiant la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire, continuent à s'appliquer aux utilisateurs de l'infrastructure, au gestionnaire de l'infrastructure, aux organismes désignés, à l'Autorité de sécurité et à l'Administration jusqu'au jour précédant la date fixée conformément à l'alinéa 1^{er}.</i>

<u>Coördinatie van de artikelen</u>	
Wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex	
HUIDIGE TEKST (VOOR WIJZIGING)	GECOördINEERDE TEKST (NA WIJZIGING)
Titel 1. – Algemene bepalingen	Titel 1. – Algemene bepalingen
Hoofdstuk 3. - Definities	Hoofdstuk 3. - Definities
Art. 3. (...)	82° <i>“nationaal regelgevend kader inzake veiligheid”</i> : het geheel van regels en procedures in verband met de veiligheid op nationaal niveau, dat met name het stelsel van nationale veiligheidsvoorschriften omvat;
	83° <i>“regelgevend kader inzake veiligheid”</i> : het Europees regelgevend kader inzake veiligheid bedoeld in de richtlijn 2004/49/EG en het nationaal regelgevend kader inzake veiligheid;
	84° <i>“Infrastructuurgebruiker (“IG”)</i> :
	a) <i>de spoorwegondernemingen die recht hebben op toegang tot de Belgische spoorweginfrastructuur krachtens artikel 5, 1°, 2° of 3° en hun hulpondernemingen;</i>
	b) <i>de infrastructuurbeheerder met het oog op het onderhoud, het beheer, de vernieuwing en de uitbreiding van de spoorweginfrastructuur krachtens artikel 8 en zijn hulpondernemingen;</i>
	c) <i>de verenigingen of ondernemingen die de Belgische spoorweginfrastructuur mogen gebruiken krachtens artikel 5, 4°.</i>
Titel 3. – Gebruik van de spoorweginfrastructuur	Titel 3. – Gebruik van de spoorweginfrastructuur
Hoofdstuk 3. – De betrekkingen tussen de spoorweginfrastructuur-beheerder en de spoorwegondernemingen	Hoofdstuk 3. – De betrekkingen tussen de spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen
Afdeling 3/1. – Toegang tot traffic control en tot seinposten	Afdeling 3/1. – Toegang tot traffic control en tot seinposten
Art. 25/1. § 1. De spoorwegondernemingen hebben toegang tot de "traffic control".	Art. 25/1. § 1. De spoorwegondernemingen hebben toegang tot de "traffic control".

<p>De spoorwegondernemingen hebben bovendien toegang tot de seinposten van de infrastructuurbeheerder, zijnde Brugge, Gent, Brussel, Antwerpen, Hasselt, Luik, Namen, Charleroi, Bergen <i>en Libramont</i>, om aan de infrastructuurbeheerder een prioriteitsvolgorde voor te stellen aangaande hun eigen treinen in geval van verstoring, voor zover door dit voorstel op geen enkele manier deelgenomen wordt aan de uitoefening van de essentiële functies met betrekking tot de verdeling van infrastructuurcapaciteiten.</p>	<p>De spoorwegondernemingen hebben bovendien toegang tot de seinposten van de infrastructuurbeheerder, zijnde Brugge, Gent, Brussel, Antwerpen, Hasselt, Luik, Namen, Charleroi <i>en</i> Bergen om aan de infrastructuurbeheerder een prioriteitsvolgorde voor te stellen aangaande hun eigen treinen in geval van verstoring, voor zover door dit voorstel op geen enkele manier deelgenomen wordt aan de uitoefening van de essentiële functies met betrekking tot de verdeling van infrastructuurcapaciteiten.</p>
<p>Wanneer een spoorwegonderneming wenst toegang te hebben tot andere seinposten dan deze bedoeld in het voorgaande lid, wordt de toegang verleend na een onderzoek over de fysieke haalbaarheid die geval per geval door de infrastructuurbeheerder wordt uitgevoerd.</p>	<p>Wanneer een spoorwegonderneming wenst toegang te hebben tot andere seinposten dan deze bedoeld in het voorgaande lid, verleent de infrastructuurbeheerder haar toegang na een onderzoek over de fysieke haalbaarheid die hij geval per geval uitvoert.</p>
<p>§ 2. Teneinde de bevoegdheden bedoeld in paragraaf 1 uit te oefenen :</p>	<p>§ 2. Teneinde de bevoegdheden bedoeld in paragraaf 1 uit te oefenen, mag elke spoorwegonderneming beschikken over een vertegenwoordiger bij " traffic control " en over een vertegenwoordiger bij elke seinpost bedoeld in § 1.</p>
<p>1° mag elke spoorwegonderneming beschikken over een vertegenwoordiger bij " traffic control " en over een vertegenwoordiger bij elke seinpost bedoeld in § 1;</p>	
<p>2° vervullen de vertegenwoordigers van de spoorwegondernemingen de vereisten die zijn vastgesteld door bijlage 3 van het koninklijk besluit van 9 juli 2013 tot vaststelling van de vereisten van toepassing op het veiligheidspersoneel voor de "veiligheidsfuncties van seingever en operator", of de "veiligheidsfunctie onderstationschef, specialiteit reiziger, -toezicht en bediening van de perrons en uitwijkbundels" of de "veiligheidsfunctie bediende belast met het beheer van de administratieve taken met betrekking tot het rangeren, bedienen van installaties, samenstellen en verzenden van treinen".</p>	
<p>De infrastructuurbeheerder bepaalt de praktische regels voor toegang tot de twee typen installaties, bedoeld in § 1, en maakt deze bekend op zijn beveiligde internetsite.</p>	<p>De infrastructuurbeheerder bepaalt de praktische regels voor toegang tot de twee typen installaties, bedoeld in § 1, en maakt deze bekend op zijn beveiligde internetsite.</p>

Titre 4. – Exploitatieveiligheid van de spoorweginfrastructuur	Titel 4. – Exploitatieveiligheid van de spoorweginfrastructuur
Hoofdstuk 1. - Veiligheidsvoorschriften	Hoofdstuk 1. - Veiligheidsvoorschriften
Art. 68. § 1. Het nationale regelgevende kader van de veiligheidsvoorschriften wordt gevormd door de volgende veiligheidsvoorschriften :	Art. 68. § 1. Het nationaal regelgevend kader inzake veiligheid omvat:
1° (...)	1° de nationale veiligheidsvoorschriften betreffende de principes die van toepassing zijn op de exploitatieveiligheid van de spoorweginfrastructuur, betreffende de vereisten die van toepassing zijn op het veiligheidspersoneel en het personeel van de met het onderhoud belaste entiteiten, betreffende de vereisten die van toepassing zijn op het rollend materieel en betreffende de vereisten die van toepassing zijn op de spoorweginfrastructuur;
2° de regels betreffende de vereisten voor de veiligheidsbeheersystemen die van toepassing zijn op de veiligheidsvergunning van de spoorweginfrastructuurbeheerder en de veiligheidscertificering van spoorwegondernemingen;	2° de technische specificaties voor gebruik van het netwerk en de operationele procedures betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorweginfrastructuur;
3° de regels betreffende het veiligheidspersoneel, het rollend materieel en de spoorweginfrastructuur;	3° de organisatorische bepalingen betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorweginfrastructuur;
4° de regels betreffende de onderzoeken naar ongevallen en incidenten;	4° de regels betreffende de onderzoeken naar ongevallen en incidenten;
5° de regels betreffende de exploitatie van de spoorweginfrastructuur;	5° de vereisten betreffende het verkeer van voertuigen met een patrimoniaal karakter;
6° de vereisten betreffende het verkeer van voertuigen met een patrimoniaal karakter;	6° de interne veiligheidsvoorschriften ;
7° de interne veiligheidsvoorschriften.	7° de regels betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen per spoor.
§ 2. (...)	§ 2. De Koning bepaalt:
De Koning bepaalt de regels betreffende de vereisten van toepassing op veiligheidsbeheersystemen, de veiligheidsvergunning van de infrastructuurbeheerder en de veiligheidscertificering van de spoorwegondernemingen.	1° de volgende nationale veiligheidsvoorschriften :
De Koning bepaalt de vereisten die van toepassing zijn op het veiligheidspersoneel,	a) de principes die van toepassing zijn op de exploitatieveiligheid van de spoorweginfrastructuur;

<i>het rollend materieel en de spoorweginfrastructuur.</i>	
<i>De Koning bepaalt de regels betreffende onderzoeken naar ongevallen en incidenten.</i>	<i>b) de vereisten die van toepassing zijn op het veiligheidspersoneel en het personeel van de met het onderhoud belaste entiteiten;</i>
<i>De Koning bepaalt de toe te passen vereisten voor het verkeer van voertuigen met een patrimoniaal karakter op het net.</i>	<i>c) de vereisten die van toepassing zijn op het rollend materieel;</i>
	<i>d) de vereisten die van toepassing zijn op de spoorweginfrastructuur;</i>
	<i>2° de regels betreffende onderzoeken naar ongevallen en incidenten;</i>
	<i>3° de vereisten voor het verkeer van voertuigen met een patrimoniaal karakter op het netwerk.</i>
<i>§ 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.</i>	<i>§ 3. In afwezigheid van TSI's of ter aanvulling van de TSI's, en op basis van de principes bepaald door de Koning op grond van paragraaf 2, 1°, a) en d), identificeert en stelt de infrastructuurbeheerder de technische specificaties voor gebruik van het netwerk en de operationele procedures betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorweginfrastructuur vast voor wat betreft de operationele interface tussen hemzelf en de spoorwegondernemingen of de toeristische ondernemingen bedoeld in artikel 5, § 1, 4°.</i>
	<i>In hun relatie met de infrastructuurbeheerder leven de spoorwegondernemingen en de toeristische ondernemingen bedoeld in artikel 5, § 1, 4° die specificaties en procedures na en voeren deze specificaties en procedures in in hun interne veiligheidsvoorschriften bedoeld in paragraaf 7 en passen deze toe op het betrokken personeel.</i>
	<i>Deze specificaties en procedures en hun wijzigingen zijn onderworpen aan het eensluidend advies van de Veiligheidsinstantie volgens een procedure bepaald door de Koning.</i>
	<i>Wanneer, overeenkomstig de artikelen 168 en volgende, de infrastructuurbeheerder bij de Veiligheidsinstantie een aanvraag indient voor toelating tot indienststelling, wordt het verzoek om eensluidend advies, bedoeld in het derde lid, geïntegreerd in het dossier van de toelatingsaanvraag.</i>
	<i>De infrastructuurbeheerder maakt de technische specificaties voor gebruik van het</i>

	<i>netwerk en de operationele procedures betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorweginfrastructuur, bedoeld in het eerste lid, bekend volgens de nadere regels bepaald door de Koning overeenkomstig paragraaf 6.</i>
<i>§ 4. De spoorweginfrastructuurbeheerder en elke spoorwegonderneming stellen hun interne veiligheidsvoorschriften vast in het kader van hun veiligheidsbeheersysteem.</i>	<i>§ 4. In afwezigheid van TSI's of ter aanvulling van de TSI's, en op basis van de principes bepaald door de Koning op grond van paragraaf 2, 1°, a), identificeert en stelt de infrastructuurbeheerder de organisatorische bepalingen betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorweginfrastructuur vast voor wat betreft de organisatorische interface tussen hemzelf en de spoorwegondernemingen of de toeristische ondernemingen bedoeld in artikel 5, § 1, 4°.</i>
	<i>Voordat de infrastructuurbeheerder deze organisatorische bepalingen vaststelt, raadpleegt hij de spoorwegondernemingen en de toeristische ondernemingen bedoeld in artikel 5, § 1 4° met naleving van de processen opgenomen in zijn veiligheidsbeheersysteem.</i>
	<i>De spoorwegondernemingen en de toeristische ondernemingen bedoeld in artikel 5, § 1, 4° leven de organisatorische bepalingen bedoeld in het eerste lid, na wanneer zij zich in die gevallen bevinden en voeren deze organisatorische bepalingen in in hun interne veiligheidsvoorschriften bedoeld in paragraaf 7 en passen deze toe op het betrokken personeel.</i>
	<i>De infrastructuurbeheerder maakt de organisatorische bepalingen betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorweginfrastructuur, bedoeld in het eerste lid, bekend volgens de nadere regels bepaald door de Koning overeenkomstig paragraaf 6.</i>
<i>§ 5. De Koning bepaalt de wijze van bekendmaking voor het geheel van de regelgeving zoals bedoeld in §§ 1 tot 3.</i>	<i>§ 5. Elke infrastructuurgebruiker kan een gemotiveerd verzoek richten tot de infrastructuurbeheerder opdat hij, in toepassing van de paragrafen 3 en 4, de technische specificaties voor gebruik van het netwerk, de operationele procedures of de organisatorische bepalingen vaststelt.</i>
	<i>Dit verzoek bevat ten minste:</i>
	<i>1° de risico's van het ontbreken van de technische specificaties voor gebruik van het</i>

	<i>netwerk, de operationele procedures of de organisatorische bepalingen, bedoeld in het eerste lid;</i>
	<i>2° de analyse die de risico's heeft geïdentificeerd op basis van de toepassing van het risicobeheerproces opgenomen in bijlage 1 van de uitvoeringsverordening (EU) nr. 402/2013 van de Commissie van 30 april 2013 betreffende de gemeenschappelijke veiligheidsmethode voor risico-evaluatie en -beoordeling en tot intrekking van verordening (EG) nr. 352/2009;</i>
	<i>De infrastructuurbeheerder beantwoordt dit verzoek op gemotiveerde wijze binnen een termijn die niet langer is dan 90 werkdagen.</i>
	<i>Bij een negatieve beslissing kan de infrastructuurgebruiker een verzoek tot herziening indienen.</i>
	<i>Dit verzoek wordt vergezeld door een beoordelingsverslag opgesteld door een beoordelingsinstantie als bedoeld in de uitvoeringsverordening (EU) nr. 402/2013 van de Commissie van 30 april 2013 betreffende de gemeenschappelijke veiligheidsmethode voor risico-evaluatie en -beoordeling en tot intrekking van verordening (EG) nr. 352/2009.</i>
	<i>De infrastructuurbeheerder aan wie het verzoek gericht is, beantwoordt dit verzoek tot herziening op gemotiveerde wijze binnen een termijn die niet langer is dan 90 werkdagen.</i>
	<i>Bij een positieve beslissing stelt de infrastructuurbeheerder de technische specificaties voor gebruik van het netwerk, de operationele procedures of de organisatorische bepalingen vast overeenkomstig de paragrafen 3 en 4.</i>
	<i>§ 6. De Koning bepaalt de nadere regels voor bekendmaking van het geheel van de elementen bedoeld in de paragrafen 3, 4 en 5, alsook voor de bekendmaking van de elementen bedoeld in de punten 4.2.1.2.2.1., 4.2.2.5.2. en 4.8.1 van de Uitvoeringsverordening (EU) 2019/773 van de Commissie van 16 mei 2019 betreffende de technische specificaties inzake interoperabiliteit van het subsysteem exploitatie en verkeersleiding van het spoorwegsysteem in de Europese Unie en tot</i>

	<i>intrekking van Besluit 2012/757/EU, onverminderd haar artikel 6.</i>
	<i>§ 7. De infrastructuurgebruikers stellen, ieder voor wat hem betreft, de interne veiligheidsvoorschriften vast in het kader van hun veiligheidsbeheersysteem.</i>
<i>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 net, met naleving van de voorwaarden die beschreven worden in de volgende paragrafen.</i>	<i>Art. 69. § 1. Na de vaststelling van de gemeenschappelijke veiligheidsdoelen kan de Koning, overeenkomstig artikel 68, § 2, 1°, 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 net, met naleving van de voorwaarden die beschreven worden in de volgende paragrafen.</i>
	<i>De Koning wijst de entiteit aan die belast is met het uitvoeren van deze voorwaarden.</i>
<i>§ 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.</i>	<i>§ 2. De door de Koning aangewezen entiteit, met de technische bijstand van de veiligheidsinstantie, raadpleegt de spoorwegondernemingen en/of de houders en/of de infrastructuurbeheerder en/of de fabrikanten, volgens de inhoud van de nationale veiligheidsvoorschriften als bedoeld in paragraaf 1.</i>
<i>§ 3. De veiligheidsinstantie legt de Europese Commissie het ontwerp van nationale veiligheidsvoorschrift voor ter onderzoek, met opgave van de redenen voor de invoering ervan.</i>	<i>§ 3. De door de Koning aangewezen entiteit, met de technische bijstand van de Veiligheidsinstantie, legt de Europese Commissie het ontwerp van nationale veiligheidsvoorschrift voor ter onderzoek, met opgave van de redenen voor de invoering ervan.</i>
<i>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</i>	<i>Als de Europese 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</i>

<p>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.</p>	<p>beperking van de spoorwegactiviteiten tussen de lidstaten inhoudt, wordt de aanneming, de inwerkingtreding of de toepassing van het voorschrift opgeschort totdat de Europese Commissie een besluit neemt of totdat een termijn van zes maanden, te rekenen vanaf de kennisgeving, verstreken is.</p>
<p>§ 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.</p>	<p>§ 4. De door de Koning aangewezen entiteit, met de technische bijstand van de Veiligheidsinstantie, deelt aan de Europese Commissie de krachtens artikel 68, § 2, 1^o, 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.</p>
<p>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 net rijden. Deze maatregelen zijn ten hoogste drie maanden geldig, behoudens een andersluidende beslissing van de veiligheidsinstantie.</p>	<p>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 net rijden. Deze maatregelen zijn ten hoogste drie maanden geldig, behoudens een andersluidende beslissing van de veiligheidsinstantie.</p>
<p>§ 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.</p>	<p>§ 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.</p>
<p>§ 3. Wanneer de spoorweginfrastructuurbeheerder vaststelt</p>	<p>§ 3. Wanneer de spoorweginfrastructuurbeheerder vaststelt</p>

dat het veiligheidspersoneel de veiligheid van het spoorwegverkeer in gevaar brengt, neemt hij de nodige maatregelen met inbegrip van de <i>preventieve schorsing van de veiligheidsfuncties</i> .	dat het veiligheidspersoneel de veiligheid van het spoorwegverkeer in gevaar brengt, neemt hij de nodige maatregelen met inbegrip van de <i>preventieve onderbreking van de uitoefening van de veiligheidskritieke taken</i> .
De praktische modaliteiten verbonden aan de <i>preventieve schorsing van de veiligheidsfuncties</i> worden bepaald door de Koning.	De praktische modaliteiten verbonden aan de <i>preventieve onderbreking van de uitoefening van de veiligheidskritieke taken</i> 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.	§ 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 :	§ 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;	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.	2° de staat van het rollend materieel controleren en dit betreden.
De Koning bepaalt het model van legitimatiekaart die voorgelegd wordt bij deze controles.	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 aanpast, indien zij meent dat deze niet aangepast en/of duidelijk buiten verhouding is.	§ 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 aanpast, 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.	Art. 71. De Koning en de spoorweginfrastructuurbeheerder zorgen ieder binnen het kader van hun bevoegdheden voor de aanpassing van het nationaal regelgevend kader inzake veiligheid aan de GVD en de GVM naarmate ze worden aangenomen.
Hoofdstuk 2. - Veiligheidsinstantie	Hoofdstuk 2. - Veiligheidsinstantie
Afdeling 2. – Taken	Afdeling 2. - Taken

Art. 74. § 1. De taken van de veiligheidsinstantie zijn de volgende :	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;	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;	2° de controle van de overeenstemming van de interoperabiliteitsonderdelen met de essentiële eisen;
3° de toelating tot ingebruikname van voertuigen;	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 de spoorwegondernemingen met de eisen die voor het bekomen van vergunning of certificaat worden gesteld;	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 de spoorwegondernemingen met de eisen die voor het bekomen van vergunning of certificaat worden gesteld;
5° de aflevering van een eensluidend advies aangaande <i>de andere nationale veiligheidsvoorschriften</i> zoals bedoeld in artikel 68, § 3;	5° de aflevering van een eensluidend advies aangaande <i>de technische specificaties voor gebruik van het netwerk en operationele procedures</i> zoals bedoeld in artikel 68, § 3;
6° de controle op de naleving van de veiligheidsvoorschriften;	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;	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;	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° <i>de taken betreffende de certificering van de treinbestuurders bedoeld door de voorschriften genomen overeenkomstig artikel 68, § 1, 3°;</i>	9°(...);
10° de taken betreffende de certificering van de treinbestuurders bedoeld in titel 5;	10° de taken betreffende de certificering van de treinbestuurders bedoeld in titel 5;
11° <i>de certificering van treinbegeleiders ;</i>	11° (...)

12° de controle van de doeltreffendheid van het remsysteem van rollend spooarmaterieel 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;	12° de controle van de doeltreffendheid van het remsysteem van rollend spooarmaterieel 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;	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 <i>het stelsel van nationale veiligheidsvoorschriften en de regels inzake het vervoer van gevaarlijke goederen per spoor</i> ;	14° <i>de controle, de bevordering de handhaving en medewerking aan de ontwikkeling van het regelgevend kader voor veiligheid</i> ;
15° de handhaving van de bepalingen betreffende de arbeidsvoorwaarden voor mobiele werknemers die interoperabele grensoverschrijdende diensten in de spoorwegsector verrichten.	15° de handhaving van de bepalingen betreffende de arbeidsvoorwaarden voor mobiele werknemers die interoperabele grensoverschrijdende diensten in de spoorwegsector verrichten.
§ 2. (...)	§ 2. (...)
Hoofdstuk 3. - Veiligheidsbeheersystemen	Hoofdstuk 3. - Veiligheidsbeheersystemen
Art. 89. <i>De spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen zetten hun veiligheidsbeheersysteem op met naleving van de gemeenschappelijke veiligheidsdoelen, de veiligheidsvoorschriften bedoeld in artikel 68, de in de TSI vastgelegde veiligheidseisen en de relevante elementen van de gemeenschappelijke veiligheidsmethoden.</i>	Art. 89. <i>De spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen zetten hun veiligheidsbeheersysteem op met naleving van de relevante bepalingen van het regelgevend kader inzake veiligheid, en onder andere de gemeenschappelijke veiligheidsdoelen, de in de TSI vastgelegde veiligheidseisen en de relevante elementen van de gemeenschappelijke veiligheidsmethoden.</i>
Art. 90. <i>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</i>	Art. 90. <i>Het veiligheidsbeheersysteem voldoet aan de relevante bepalingen van het regelgevend kader inzake veiligheid, en onder andere aan de in de TSI vastgelegde veiligheidseisen en bevat de in de 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</i>

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.	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. 94/1. § 1. Om een beroep te kunnen doen op een hulponderneming heeft de spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder een geldig veiligheidscertificaat of een geldige veiligheidsvergunning.	Art. 94/1. § 1. Om een beroep te kunnen doen op een hulponderneming heeft de spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder een geldig veiligheidscertificaat of een geldige veiligheidsvergunning.
§ 2. De spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder kent het statuut van hulponderneming toe aan de onderaannemer waarop zij een beroep kunnen doen.	§ 2. De spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder kent het statuut van hulponderneming toe aan de onderaannemer waarop zij een beroep kunnen doen.
De spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder informeert de veiligheidsinstantie en het toezichthoudende orgaan over het toekennen of het ontnemen van de hoedanigheid van hulponderneming.	De spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder informeert de veiligheidsinstantie en het toezichthoudende orgaan over het toekennen of het ontnemen van de hoedanigheid van hulponderneming.
Behalve de naam of de sociale benaming van de hulponderneming meldt de spoorwegonderneming, of de infrastructuurbeheerder aan de veiligheidsinstantie ook :	Behalve de naam of de sociale benaming van de hulponderneming meldt de spoorwegonderneming, of de infrastructuurbeheerder aan de veiligheidsinstantie ook :
1° de datum van toekenning van het statuut van hulponderneming;	1° de datum van toekenning van het statuut van hulponderneming;
2° in voorkomend geval, <i>de veiligheidsfuncties</i> die door de hulponderneming worden uitgeoefend;	2° in voorkomend geval, <i>de veiligheidskritieke taken</i> die door de hulponderneming worden uitgeoefend;
3° in voorkomend geval, de afbakening van de spoorweginfrastructuur die gedekt is door het statuut van hulponderneming;	3° in voorkomend geval, de afbakening van de spoorweginfrastructuur die gedekt is door het statuut van hulponderneming;
4° in voorkomend geval, de lijst met lokale protocollen die gekend moeten zijn door de hulponderneming.	4° in voorkomend geval, de lijst met lokale protocollen die gekend moeten zijn door de hulponderneming.
In geval van wijziging van de informatie bedoeld onder het derde lid, brengen de spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder de veiligheidsinstantie onmiddellijk op de hoogte.	In geval van wijziging van de informatie bedoeld onder het derde lid, brengen de spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder de veiligheidsinstantie onmiddellijk op de hoogte.
§ 3. De toekenning van het statuut van hulponderneming bedoeld in paragraaf 2 ontslaat de spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder niet van haar of zijn	§ 3. De toekenning van het statuut van hulponderneming bedoeld in paragraaf 2 ontslaat de spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder niet van haar of zijn

verantwoordelijkheid en van de verplichtingen inzake veiligheid en overdracht van capaciteit overeenkomstig artikel 29.	verantwoordelijkheid en van de verplichtingen inzake veiligheid en overdracht van capaciteit overeenkomstig artikel 29.
Het beroep doen op een hulponderneming mag niet ingaan tegen de toepassing van de mededingingsregels of mag de spoorwegmarkten niet ontwrichten overeenkomstig artikel 62, § 3.	Het beroep doen op een hulponderneming mag niet ingaan tegen de toepassing van de mededingingsregels of mag de spoorwegmarkten niet ontwrichten overeenkomstig artikel 62, § 3.
§ 4. De spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder die een beroep doet op een hulponderneming sluit met haar een akkoord dat :	§ 4. De spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder die een beroep doet op een hulponderneming sluit met haar een akkoord dat :
1° de spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder duidelijk identificeert als verantwoordelijke voor de veilige exploitatie van de trein;	1° de spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder duidelijk identificeert als verantwoordelijke voor de veilige exploitatie van de trein;
2° de inhoud en de modaliteiten van overdracht van alle informatie met betrekking tot de veiligheid tussen alle contracterende partijen bevat.	2° de inhoud en de modaliteiten van overdracht van alle informatie met betrekking tot de veiligheid tussen alle contracterende partijen bevat.
§ 5. De spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder die een beroep doet op een hulponderneming controleert de risico's van de activiteiten en blijft verantwoordelijk voor het coördineren en het beheren van de veilige exploitatie van treinen.	§ 5. De spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder die een beroep doet op een hulponderneming controleert de risico's van de activiteiten en blijft verantwoordelijk voor het coördineren en het beheren van de veilige exploitatie van treinen.
Deze bepaling is van toepassing ook als de spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder tegelijkertijd de materiële en de menselijke middelen die nodig zijn voor de exploitatie in onderaanneming geeft.	Deze bepaling is van toepassing ook als de spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder tegelijkertijd de materiële en de menselijke middelen die nodig zijn voor de exploitatie in onderaanneming geeft.
De bewijslast van het risicobeheer weegt in alle gevallen op de spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder die een beroep doet op een hulponderneming.	De bewijslast van het risicobeheer weegt in alle gevallen op de spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder die een beroep doet op een hulponderneming.
§ 6. De spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder beheert de risico's die verbonden zijn aan het gebruik van hulpondernemingen in zijn veiligheidsbeheersysteem, voorziet een proces dat haar of hem in staat stelt te garanderen dat de materiële en de menselijke hulpmiddelen die nodig zijn voor de exploitatie die hij in onderaanneming geeft	§ 6. De spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder beheert de risico's die verbonden zijn aan het gebruik van hulpondernemingen in zijn veiligheidsbeheersysteem, voorziet een proces dat haar of hem in staat stelt te garanderen dat de materiële en de menselijke hulpmiddelen die nodig zijn voor de exploitatie die hij in onderaanneming geeft

aan een hulponderneming de wettelijke en reglementaire vereisten die van toepassing zijn, naleven.	aan een hulponderneming de wettelijke en reglementaire vereisten die van toepassing zijn, naleven.
§ 7. Als een spoorwegonderneming of een infrastructuurbeheerder een beroep doet op een spoorwegonderneming als hulponderneming, kunnen zij, om te beslissen over de uitgebreidheid van de analyse, rekening houden met de omstandigheid dat de spoorwegonderneming al dan niet een geldig veiligheidscertificaat heeft.	§ 7. Als een spoorwegonderneming of een infrastructuurbeheerder een beroep doet op een spoorwegonderneming als hulponderneming, kunnen zij, om te beslissen over de uitgebreidheid van de analyse, rekening houden met de omstandigheid dat de spoorwegonderneming al dan niet een geldig veiligheidscertificaat heeft.
§ 8. De spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder die een beroep doet op een hulponderneming integreert de certificering van het veiligheidspersoneel van de hulponderneming in haar veiligheidscertificaat, met inbegrip van de aflevering van het aanvullend bevoegdheidsbewijs bedoeld in titel 5, hoofdstuk 1, afdeling 3.	§ 8. De spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder die een beroep doet op een hulponderneming integreert de certificering van het veiligheidspersoneel van de hulponderneming in haar veiligheidscertificaat, met inbegrip van de aflevering van het aanvullend bevoegdheidsbewijs bedoeld in titel 5, hoofdstuk 1, afdeling 3.
Hoofdstuk 4. - Veiligheidsvergunning en veiligheidscertificaat	Hoofdstuk 4. - Veiligheidsvergunning en veiligheidscertificaat
Afdeling 1. - Veiligheidsvergunning van de spoorweginfrastructuurbeheerder	Afdeling 1. - Veiligheidsvergunning van de spoorweginfrastructuurbeheerder
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.	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.
<i>De veiligheidsinstantie kan eisen dat de veiligheidsvergunning wordt herbekeken indien de voorschriften zoals bedoeld in artikel 68, §§ 1 en 2 ingrijpend veranderen.</i>	<i>De Veiligheidsinstantie kan eisen dat de veiligheidsvergunning wordt herbekeken indien de relevante bepalingen van het regelgevend kader inzake veiligheid ingrijpend veranderen.</i>
Wanneer een vergunde spoorweginfrastructuurbeheerder niet langer aan de voorwaarden voor het bekomen van de	Wanneer een vergunde spoorweginfrastructuurbeheerder niet langer aan de voorwaarden voor het bekomen van de

veiligheidsvergunning voldoet, kan de vergunning worden ingetrokken.	veiligheidsvergunning voldoet, kan de vergunning worden ingetrokken.
Afdeling 2. - Veiligheidscertificaat van spoorwegondernemingen	Afdeling 2. - Veiligheidscertificaat van spoorwegondernemingen
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.	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 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.
<i>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.</i>	<i>De Veiligheidsinstantie kan eisen dat het betrokken gedeelte van het veiligheidscertificaat wordt herzien wanneer de relevante bepalingen van het regelgevend kader inzake veiligheid ingrijpend zijn gewijzigd.</i>
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 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.	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.
Titel 5. – Certificering van treinbestuurders en treinpersoneel dat voor de veiligheid cruciale taken verricht	Titel 5. – Certificering van treinbestuurders en treinpersoneel dat voor de veiligheid cruciale taken verricht
Hoofdstuk 2. - Begeleiders van reizigerstreinen	Hoofdstuk 2. - Begeleiders van reizigerstreinen
Art. 150. § 1. <i>Begeleiders van reizigerstreinen dienen een opleiding te</i>	Art. 150. (...)

<p>volgen die vervolgens door een examen wordt afgesloten. Indien het examen met goed gevolg wordt afgesloten, levert het opleidingscentrum een brevet van professionele geschiktheid af.</p>	
<p>De opleiders of de opleidingscentra belast met het verlenen van opleidingsdiensten aan begeleiders van reizigerstreinen, worden erkend door de veiligheidsinstantie.</p>	
<p>De erkenning verplicht de opleiders of opleidingscentra 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.</p>	
<p>De erkenning verplicht de opleiders of opleidingscentra 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.</p>	
<p>De erkenning berust op criteria van onafhankelijkheid, bekwaamheid en onpartijdigheid.</p>	
<p>De veiligheidsinstantie zorgt ervoor dat het register van personen en instellingen die op grond van dit hoofdstuk werden erkend, wordt gepubliceerd en bijgewerkt.</p>	
<p>§ 2. Het attest van begeleider van reizigerstreinen is eigendom van de houder ervan en wordt afgegeven door de veiligheidsinstantie.</p>	
<p>Een attest van begeleider van reizigerstreinen mag enkel worden afgegeven aan personen die de volle leeftijd van achttien jaar hebben bereikt.</p>	
<p>§ 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</p>	

<p>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.</p>	
<p>Art. 151. Inzake certificering van begeleiders van reizigerstreinen, bepaalt de Koning :</p>	<p>Art. 151. (...)</p>
<p>1° bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, de nadere regels voor de organisatie en de minimumhoud 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;</p>	
<p>2° bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, de voorwaarden waaraan de opleiders en opleidingscentra die opleidingsdiensten verstrekken aan begeleiders van reizigerstreinen, moeten voldoen om te worden erkend, overeenkomstig artikel 150, § 1, derde lid, alsmede de erkenningsprocedure;</p>	
<p>3° de vereisten waaraan het brevet van professionele geschiktheid bedoeld in artikel 150, § 1, eerste lid, moet voldoen, alsook de psychologische en medische voorwaarden en de vereiste professionele geschiktheid waaraan de houder dient te voldoen opdat het hem wordt afgeleverd;</p>	
<p>4° de nadere regels voor de afgifte, vernieuwing, herziening, schorsing en intrekking van het brevet van professionele</p>	

<i>geschiktheid bedoeld in artikel 150, § 1, eerste lid;</i>	
<i>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;</i>	
<i>6° de criteria voor de erkenning van personen of instellingen belast met het bedrijfspsychologisch onderzoek en de nadere regels met betrekking tot dat onderzoek.</i>	
Art. 151/1. <i>Uiterlijk op 31 december 2017, en in afwijking van de artikelen 150 en 151, voeren de spoorwegondernemingen voor de certificering van begeleiders van reizigerstreinen eigen processen in.</i>	Art. 151/1. <i>De spoorwegondernemingen voeren eigen processen in voor de certificering van begeleiders van reizigerstreinen.</i>
<i>Zij nemen deze processen op in hun veiligheidsbeheerssysteem.</i>	<i>Zij nemen deze processen op in hun veiligheidsbeheerssysteem.</i>
<i>Deze processen :</i>	<i>Deze processen zijn in overeenstemming met de Uitvoeringsverordening (EU) 2019/773 van de Commissie van 16 mei 2019 betreffende de technische specificaties inzake interoperabiliteit van het subsysteem exploitatie en verkeersleiding van het spoorwegsysteem in de Europese Unie en tot intrekking van Besluit 2012/757/EU en aan andere toepasselijke Europese regels.</i>
<i>1° zijn in overeenstemming met het Besluit nr. 2012/757 van de Commissie van 14 november 2012 betreffende de technische specificaties inzake interoperabiliteit van het subsysteem Exploitatie en verkeersleiding van het spoorwegsysteem in de Europese Unie en tot wijziging van Beschikking 2007/756/EG en aan andere toepasselijke Europese regels;</i>	
<i>2° verzekeren een veiligheidsniveau dat minstens gelijkwaardig is aan het veiligheidsniveau dat verzekerd wordt door de bepalingen die door de Koning op grond van de artikelen 68, § 2, derde lid, en 151 genomen zijn.</i>	(...)
<i>De attesten van begeleider van reizigerstreinen bedoeld in artikel 150, § 2, die afgeleverd zijn door de veiligheidsinstantie, vervallen op het ogenblik waarop de spoorwegonderneming de processen, bedoeld in het eerste lid, heeft ingevoerd of uiterlijk op 31 december 2017.</i>	(...)

Titel 7. – Controle en inspectie van de spoorwegen	Titel 7. – Controle en inspectie van de spoorwegen
Hoofdstuk 2. - Bestuurlijke boetes	Hoofdstuk 2. - Bestuurlijke boetes
Afdeling 2. - Inbreuken	Afdeling 2. - Inbreuken
Art. 216/1. § 1. Inbreuken van de eerste graad zijn :	Art. 216/1. § 1. Inbreuken van de eerste graad zijn :
1° het niet tijdig indienen van het verslag bedoeld in artikel 92;	1° het niet tijdig indienen van het verslag bedoeld in artikel 92;
2° het feit dat de spoorwegonderneming of de spoorweginfrastructuurbeheerder verzuimt de veiligheidsinstantie in te lichten dat een treinbestuurder niet langer werkt, overeenkomstig artikel 130, eerste lid;	2° het feit dat de spoorwegonderneming of de spoorweginfrastructuurbeheerder verzuimt de veiligheidsinstantie in te lichten dat een treinbestuurder niet langer werkt, overeenkomstig artikel 130, eerste lid;
3° het feit dat de spoorwegonderneming of de spoorweginfrastructuurbeheerder geen opleiding betreffende haar of zijn veiligheidsbeersysteem verschaft, overeenkomstig artikel 135, zevende lid, en bijlage II, N, van de Verordening (EU) nr. 1158/2010 van de Commissie van 9 december 2010 betreffende een gemeenschappelijke veiligheidsmethode ter beoordeling van de conformiteit met de vereisten voor de verkrijging van veiligheidscertificaten voor spoorwegen;	3° het feit dat de spoorwegonderneming of de spoorweginfrastructuurbeheerder geen opleiding betreffende haar of zijn veiligheidsbeersysteem verschaft, overeenkomstig artikel 135, zevende lid, en bijlage II, N, van de Verordening (EU) nr. 1158/2010 van de Commissie van 9 december 2010 betreffende een gemeenschappelijke veiligheidsmethode ter beoordeling van de conformiteit met de vereisten voor de verkrijging van veiligheidscertificaten voor spoorwegen;
4° <i>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;</i>	4° <i>het niet binnen de toegestane tijd antwoorden op een auditrapport, inspectieverslag of toezichtsverslag met betrekking tot de naleving van de relevante bepalingen van het regelgevend kader inzake veiligheid of met betrekking tot een veiligheidsvergunning of een veiligheidscertificaat;</i>
5° het niet betalen van de retributies bedoeld in titel 4, hoofdstuk 2, afdeling 4, en hoofdstuk 6, afdeling 2/1;	5° het niet betalen van de retributies bedoeld in titel 4, hoofdstuk 2, afdeling 4, en hoofdstuk 6, afdeling 2/1;
6° het niet publiceren of bijwerken van het infrastructuurregister bedoeld in artikel 211;	6° het niet publiceren of bijwerken van het infrastructuurregister bedoeld in artikel 211;
7° het niet uitvoeren van de onafhankelijke evaluatie zoals bedoeld in artikel 220, § 1, eerste en tweede lid, of het niet op de hoogte brengen van de veiligheidsinstantie van de resultaten overeenkomstig artikel 220, § 2.	7° het niet uitvoeren van de onafhankelijke evaluatie zoals bedoeld in artikel 220, § 1, eerste en tweede lid, of het niet op de hoogte brengen van de veiligheidsinstantie van de resultaten overeenkomstig artikel 220, § 2.

§ 2. Onverminderd artikel 214, § 2, tweede lid :	§ 2. Onverminderd artikel 214, § 2, tweede lid :
1° worden de inbreuken bedoeld in paragraaf 1, 1° tot 4°, bestraft met een bestuurlijke boete van 500 tot 1.000 euro;	1° worden de inbreuken bedoeld in paragraaf 1, 1° tot 4°, bestraft met een bestuurlijke boete van 500 tot 1.000 euro;
2° worden de inbreuken bedoeld in paragraaf 1, 5° tot 7°, bestraft met een bestuurlijke boete van 100 tot 500 euro;	2° worden de inbreuken bedoeld in paragraaf 1, 5° tot 7°, bestraft met een bestuurlijke boete van 100 tot 500 euro;
3° wordt de boete bedoeld in paragraaf 1, 2° toegepast per betrokken treinbestuurder.	3° wordt de boete bedoeld in paragraaf 1, 2° toegepast per betrokken treinbestuurder.
Art. 216/3. § 1. Inbreuken van de derde graad zijn :	Art. 216/3. § 1. Inbreuken van de derde graad zijn :
1° <i>het niet vaststellen door de spoorweginfrastructuurbeheerder van de veiligheidsvoorschriften betreffende de exploitatie van de spoorweginfrastructuur overeenkomstig artikel 68, § 3;</i>	1° <i>het niet vaststellen door de infrastructuurbeheerder van de technische specificaties voor gebruik van het netwerk, de operationele procedures en de organisatorische bepalingen betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorweginfrastructuur overeenkomstig artikel 68, §§ 3 tot 5;</i>
2° <i>het niet vaststellen door de spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen, elk wat hen betreft, van hun interne veiligheidsvoorschriften in het kader van hun veiligheidsbeheersysteem overeenkomstig artikel 68, § 4;</i>	2° <i>het niet vaststellen door de infrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen, elk wat hen betreft, van hun interne veiligheidsvoorschriften in het kader van hun veiligheidsbeheersysteem overeenkomstig artikel 68, § 7;</i>
3° <i>het niet vaststellen en het niet bijhouden door de spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen van hun veiligheidsbeheersysteem met eerbiediging van de gemeenschappelijke veiligheidsdoelen, de veiligheidsvoorschriften bedoeld in artikel 68, de in de TSI vastgelegde veiligheidseisen en de relevante elementen van de gemeenschappelijke veiligheidsmethoden overeenkomstig artikel 89;</i>	3° <i>het niet vaststellen en het niet bijhouden door de infrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen van hun veiligheidsbeheersysteem met naleving van de relevante bepalingen van het regelgevend kader inzake veiligheid en onder andere de gemeenschappelijke veiligheidsdoelen, de in de TSI vastgelegde veiligheidseisen en de relevante elementen van de gemeenschappelijke veiligheidsmethoden overeenkomstig artikel 89;</i>
4° <i>het niet indienen van het verslag bedoeld in artikel 92 of het onvolledig indienen van dit verslag;</i>	4° <i>het niet indienen van het verslag bedoeld in artikel 92 of het onvolledig indienen van dit verslag;</i>
5° <i>het niet nakomen van de verplichtingen aangaande de geldigheid van de vergunning van de treinbestuurder en van de bevoegdheidsbewijzen van de treinbestuurders bedoeld in artikel 141, § 1;</i>	5° <i>het niet nakomen van de verplichtingen aangaande de geldigheid van de vergunning van de treinbestuurder en van de bevoegdheidsbewijzen van de treinbestuurders bedoeld in artikel 141, § 1;</i>
6° <i>het niet intrekken of schorsen van de vergunning van treinbestuurder door de</i>	6° <i>het niet intrekken of schorsen van de vergunning van treinbestuurder door de</i>

spoorweginfrastructuurbeheerder of door de spoorwegonderneming in de gevallen bedoeld in artikel 139;	spoorweginfrastructuurbeheerder of door de spoorwegonderneming in de gevallen bedoeld in artikel 139;
7° het niet verifiëren dat de begeleider over een in artikel 150, § 1, eerste lid, bedoeld attest beschikt alvorens hem toe te staan om de in hetzelfde artikel bedoelde cruciale taken te verrichten;	7° het niet verifiëren dat de begeleider over een in artikel 150, § 1, eerste lid, bedoeld attest beschikt alvorens hem toe te staan om de in hetzelfde artikel bedoelde cruciale taken te verrichten;
8° <i>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;</i>	8° <i>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 naleving van de relevante bepalingen van het regelgevend kader inzake veiligheid of met betrekking tot een veiligheidsvergunning of een veiligheidscertificaat;</i>
9° het meer dan twee keer per jaar overschrijden van ofwel de waarden "onmiddellijke tussenkomst" van de veiligheidstoleranties van het spoor, overeenkomstig de basisparameters veiligheid in de TSI Infrastructuur, ofwel de veiligheidsprocedures omschreven in de TSI Besturing en Seingeving niet eerbiedigen;	9° het meer dan twee keer per jaar overschrijden van ofwel de waarden "onmiddellijke tussenkomst" van de veiligheidstoleranties van het spoor, overeenkomstig de basisparameters veiligheid in de TSI Infrastructuur, ofwel de veiligheidsprocedures omschreven in de TSI Besturing en Seingeving niet eerbiedigen;
10° het door een spoorweginfrastructuurgebruiker stellen of niet stellen van een handeling, die een situatie doet ontstaan die van die aard is dat het een ongeval kan veroorzaken;	10° het door een spoorweginfrastructuurgebruiker stellen of niet stellen van een handeling, die een situatie doet ontstaan die van die aard is dat het een ongeval kan veroorzaken;
11° het niet nakomen door de spoorwegonderneming of de spoorweginfrastructuurbeheerder van de maatregelen bedoeld in artikel 75;	11° het niet nakomen door de spoorwegonderneming of de spoorweginfrastructuurbeheerder van de maatregelen bedoeld in artikel 75;
12° het niet opstellen en het niet bijhouden van een veiligheidsbeheersysteem door de spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen overeenkomstig artikelen 89 tot 91;	12° het niet opstellen en het niet bijhouden van een veiligheidsbeheersysteem door de spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen overeenkomstig artikelen 89 tot 91;
13° het niet respecteren door de met het onderhoud belaste entiteit van de in de artikelen 106 tot 109 voorgeschreven regels betreffende de certificering;	13° het niet respecteren door de met het onderhoud belaste entiteit van de in de artikelen 106 tot 109 voorgeschreven regels betreffende de certificering;
14° alle belemmeringen bij de uitoefening van de in artikel 113 vermelde bevoegdheden van het onderzoeksorgaan;	14° alle belemmeringen bij de uitoefening van de in artikel 113 vermelde bevoegdheden van het onderzoeksorgaan;
15° het niet invoeren van een permanent opleidingssysteem door de	15° het niet invoeren van een permanent opleidingssysteem door de

spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen overeenkomstig artikel 146, derde lid;	spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen overeenkomstig artikel 146, derde lid;
16° de indienststelling van een voertuig voordat het overeenkomstig artikel 180 is toegestaan;	16° de indienststelling van een voertuig voordat het overeenkomstig artikel 180 is toegestaan;
17° het door een spoorweginfrastructuurgebruiker stellen of niet stellen van een handeling, die een situatie doet ontstaan die van die aard is dat een ernstig ongeval veroorzaakt kan worden.	17° het door een spoorweginfrastructuurgebruiker stellen of niet stellen van een handeling, die een situatie doet ontstaan die van die aard is dat een ernstig ongeval veroorzaakt kan worden.
§ 2. Onverminderd artikel 214, § 2, vierde lid, worden :	§ 2. Onverminderd artikel 214, § 2, vierde lid, worden :
1° de inbreuken bedoeld in paragraaf 1, 1° tot 10°, bestraft met een bestuurlijke boete van 2.000 tot 4.000 euro;	1° de inbreuken bedoeld in paragraaf 1, 1° tot 10°, bestraft met een bestuurlijke boete van 2.000 tot 4.000 euro;
2° de inbreuken bedoeld in paragraaf 1, 11° tot 16°, bestraft met een bestuurlijke boete van 4.000 tot 8.000 euro.	2° de inbreuken bedoeld in paragraaf 1, 11° tot 17°, bestraft met een bestuurlijke boete van 4.000 tot 8.000 euro.
Hoofdstuk 3. - Strafbepalingen	Hoofdstuk 3. - Strafbepalingen
Art. 218. Met uitzondering van de inbreuken met betrekking tot de netverklaring, de toewijzing van de capaciteit, de heffing voor het gebruik 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 toezichthoudend 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 <i>zesentwintig</i> tot 1.500 euro of met een van deze straffen, onverminderd de eventuele schadevergoeding en interesten.	Art. 218. Met uitzondering van de inbreuken met betrekking tot de netverklaring, de toewijzing van de capaciteit, de heffing voor het gebruik 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 toezichthoudend 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 26 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.	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	Het eerste lid is niet van toepassing op de spoorwegonderneming, de infrastructuurbeheerder en de houder, die een

inbreuk begaan die bestraft wordt met een bestuurlijke boete zoals bepaald <i>in artikel 214 of in artikel 215.</i>	inbreuk begaan die bestraft wordt met een bestuurlijke boete zoals <i>in de artikelen 216/1 tot en met 216/3 of krachtens artikel 216/4.</i>
Titel 8. - Opheffings-, overgangs- en slotbepalingen	Titel 8. - Opheffings-, overgangs- en slotbepalingen
Hoofdstuk 2. - Overgangsbepalingen	Hoofdstuk 2. - Overgangsbepalingen
(...)	<i>Art. 225/2. De Koning stelt, bij besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, de toepassingsdatum vast van de artikelen 68, 69, 70, § 3, 74, § 1, punt 5°, 94/1, § 2, derde lid, 2° en 216/3, § 1, 1° en 2°.</i>
	<i>De infrastructuurgebruikers, de infrastructuurbeheerder, de aangewezen instanties, de Veiligheidsinstantie, en het Bestuur voldoen aan de artikelen 68, 69, 70, § 3, 74, § 1, punt 5°, 94/1, § 2, derde lid, 2° en 216/3, § 1, 1° en 2°, zoals gewijzigd bij de wet van XXXXXXXXXXXXXXXX tot wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex, op de datum vastgesteld overeenkomstig het eerste lid.</i>
	<i>Met het oog op de toepassing van het tweede lid, blijven de artikelen 68, 69, 70, § 3, 74, § 1, punt 5°, 94/1, § 2, derde lid, 2° en 216/3, § 1, 1° en 2°, zoals zij van kracht waren vóór de inwerkingtreding van de wet van XXXXXXXXXXXXXXXX tot wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex, van toepassing op infrastructuurgebruikers, de infrastructuurbeheerder, de aangewezen instanties, de Veiligheidsinstantie en het Bestuur tot en met de datum voorafgaand aan de datum vastgesteld overeenkomstig het eerste lid.</i>