

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

18 juli 2017

WETSONTWERP

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

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

18 juillet 2017

PROJET DE LOI

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

	Blz.
INHOUD	
Samenvatting	3
Memorie van toelichting	4
Voorontwerp	19
Impactanalyse	51
Advies van de Raad van State	65
Wetsontwerp	75
Bijlage 1 bij het ontwerp	113
Bijlage 2 bij het ontwerp	115
Coördinatie van de artikelen	117

	Pages
SOMMAIRE	
Résumé	3
Exposé des motifs	4
Avant-projet	19
Analyse d'impact	59
Avis du Conseil d'État	65
Projet de loi	75
Annexe 1 au projet	114
Annexe 2 au projet	116
Coordination des articles	190

De regering heeft dit wetsontwerp op 18 juli 2017 ingediend.

De “goedkeuring tot drukken” werd op 20 juli 2017 door de Kamer ontvangen.

Le gouvernement a déposé ce projet de loi le 18 juillet 2017.

Le “bon à tirer” a été reçu à la Chambre le 20 juillet 2017.

N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	:	Parti Socialiste
MR	:	Mouvement Réformateur
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten
sp.a	:	socialistische partij anders
Ecolo-Groen	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
cdH	:	centre démocrate Humaniste
VB	:	Vlaams Belang
PTB-GO!	:	Parti du Travail de Belgique – Gauche d'Ouverture
DéFI	:	Démocrate Fédéraliste Indépendant
PP	:	Parti Populaire
Vuye&Wouters	:	Vuye&Wouters

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

DOC 54 0000/000:	Parlementair document van de 54 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA:	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV:	Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV:	Beknopt Verslag
CRIV:	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)
PLEN:	Plenum
COM:	Commissievergadering
MOT:	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 54 0000/000:	Document parlementaire de la 54 ^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA:	Questions et Réponses écrites
CRIV:	Version Provisoire du Compte Rendu intégral
CRABV:	Compte Rendu Analytique
CRIV:	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)
PLEN:	Séance plénière
COM:	Réunion de commission
MOT:	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

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

De publicaties worden uitsluitend gedrukt op FSC gecertificeerd papier

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

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

Les publications sont imprimées exclusivement sur du papier certifié FSC

SAMENVATTING

Daarnaast voorziet het ontwerp in de omzetting van de richtlijn 2016/882 van de Commissie van 1 juni 2016 tot wijziging van Richtlijn 2007/59/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende de taalvereisten.

Il s'agit également de parfaire la transposition des directives européennes déjà transposées par le Code ferroviaire et de tenir compte de l'adoption de règlements de la Commission européenne.

Verder wordt de omzetting van al door de Spoorcodex omgezette Europese richtlijnen geperfectioneerd en wordt er rekening gehouden met de aannahme van de verordeningen van de Europese Commissie.

RÉSUMÉ

Le présent projet de loi vise à apporter une série de modifications à la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire afin notamment d'améliorer la clarté et la lisibilité de certaines de ses dispositions.

Dit ontwerp strekt ertoe om een aantal wijzigingen aan te brengen aan de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex, onder meer om de duidelijkheid en de leesbaarheid van sommige bepalingen te verbeteren.

En plus, le projet prévoit la transposition de la directive 2016/882 (UE) de la Commission du 1^{er} juin 2016 modifiant la directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les exigences linguistiques.

MEMORIE VAN TOELICHTING

ALGEMENE TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Dit ontwerp strekt ertoe om een aantal wijzigingen aan te brengen aan de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex, onder meer om de duidelijkheid en de leesbaarheid van sommige bepalingen te verbeteren. Daarnaast voorziet het ontwerp in de omzetting van de richtlijn 2016/882 van de Commissie van 1 juni 2016 tot wijziging van richtlijn 2007/59/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende de taalvereisten. Verder wordt de omzetting van al door de Spoorcodex omgezette Europese richtlijnen geperfectioneerd en wordt er rekening gehouden met de aanname van de verordeningen van de Europese Commissie.

ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

HOOFDSTUK 1

Algemene bepalingen

Artikel 1

Dit artikel behoeft geen uitleg.

HOOFDSTUK 2

Wijziging aan de Spoorcodex

Art. 2

Dit artikel behoeft geen uitleg.

Art. 3

Dit artikel behoeft geen uitleg.

Art. 4

Bepaalde definities die nu van kracht zijn worden opgeheven omdat de gedefinieerde woorden niet uitdrukkelijk worden vermeld in de tekst van de Spoorcodex en dus geen enkele toegevoegde waarde hebben.

EXPOSE DES MOTIFS

EXPOSÉ GÉNÉRAL

MESDAMES, MESSIEURS,

Le présent projet de loi vise à apporter une série de modifications à la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire afin notamment d'améliorer la clarté et la lisibilité de certaines de ses dispositions. En plus, le projet prévoit la transposition de la directive 2016/882 (UE) de la Commission du 1^{er} juin 2016 modifiant la directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les exigences linguistiques. Il s'agit également de parfaire la transposition des directives européennes déjà transposées par le Code ferroviaire et de tenir compte de l'adoption de règlements de la Commission européenne.

COMMENTAIRES DES ARTICLES

CHAPITRE 1^{ER}

Dispositions générales

Article 1^{er}

Cet article n'appelle pas de commentaire.

CHAPITRE 2

Modification du Code ferroviaire

Art. 2

Cet article n'appelle pas de commentaire.

Art. 3

Cet article n'appelle pas de commentaire.

Art. 4

Certaines définitions actuellement en vigueur sont abrogées dans la mesure où les termes définis n'apparaissent pas expressément dans le texte du Code ferroviaire et ne présentent dès lors aucune valeur ajoutée.

Bovendien wordt de definitie van hulponderneming toegevoegd omdat dit begrip door het ontwerp wordt geïntroduceerd in artikel 94/1 van de Spoorcodex.

Art. 5

Dit artikel behoeft geen uitleg.

Art. 6

Deze bepaling vloeit voort uit de aannahme van de uitvoeringsverordening 2015/171 van de Commissie van 4 februari 2015 betreffende bepaalde aspecten van de procedure voor de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen. Immers, gelet op artikel 3, § 4 van deze verordening, kan de instantie bevoegd voor het afleveren van vergunningen van spoorwegonderneming controleren of de dekking van de burgerlijke aansprakelijkheid, die de spoorwegonderneming heeft afgesloten en die goedgekeurd is door andere voor vergunningen verantwoordelijke instanties, voldoende is om op de Belgische spoorweginfrastructuur te circuleren. Opdat deze mogelijke controle effectief zou zijn, is het nodig om aan de toegang tot de Belgische spoorweginfrastructuur de voorwaarde te verbinden om te beschikken over een vastgelegde minimale dekking, wat ook een grotere rechtszekerheid tot gevolg zal hebben.

Art. 7, 8, 9, 10 en 11

Deze artikelen hebben tot doel formele wijzigingen aan te brengen aan de Spoorcodex en om een aantal typfouten te verbeteren.

Art. 12

Deze bepaling heeft tot doel:

1) artikel 63, § 3, 5° in overeenstemming te brengen met de geest van artikel 10, § 3 van de richtlijn 2012/34/EU;

2) aan het toezichthoudende orgaan toe te laten om klachten van kandidaten te ontvangen, die zich slachtoffer voelen van een oneerlijke behandeling, een discriminatie of elke andere benadeling in het kader van toegangsvoorwaarden tot de spoorweginfrastructuur zoals bedoeld in artikel 7, 2° van de Spoorcodex betreffende het bezit van een veiligheidscertificaat.

En outre, la définition d'auxiliaire est ajoutée car cette notion est introduite par le présent projet à l'article 94/1 du Code ferroviaire.

Art. 5

Cet article n'appelle pas de commentaire.

Art. 6

Cette disposition découle de l'adoption du règlement d'exécution 2015/171 de la Commission du 4 février 2015 sur certains aspects de la procédure d'octroi des licences des entreprises ferroviaires. En effet, eu égard à l'article 3, § 4, dudit règlement, l'autorité compétente pour délivrer les licences d'entreprise ferroviaire peut vérifier si la couverture de la responsabilité civile souscrite par l'entreprise ferroviaire et approuvée par d'autres autorités responsables des licences est suffisante pour circuler sur l'infrastructure ferroviaire belge. Afin dès lors de rendre effective cette faculté de contrôle, il convient de conditionner l'accès à l'infrastructure ferroviaire belge au fait de disposer d'une couverture minimale déterminée, ce qui aura également pour effet d'accroître la sécurité juridique.

Art. 7, 8, 9, 10 et 11

Ces articles visent à apporter des modifications formelles au Code ferroviaire afin de réparer certaines "coquilles".

Art. 12

Cette disposition vise à:

1) mettre en conformité l'article 63, § 3, 5° avec l'esprit de l'article 10, § 3, de la directive 2012/34/UE;

2) permettre à l'organe de contrôle de recevoir les plaintes des candidats, s'ils estiment victimes d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice dans le cadre de la condition d'accès à l'infrastructure ferroviaire visée à l'article 7, 2°, du Code ferroviaire relative à la possession d'un certificat de sécurité.

Art. 13

Het huidige artikel 63, § 3, tweede lid, van de Spoorcodex wordt artikel 63, § 2, tweede lid. Immers de administratieve afhandeling van geschillen wordt gekenmerkt door een korte procedure waarin een beslissing wordt genomen binnen een zeer korte termijn. Bijgevolg is het nodig om aan het toezichthoudende orgaan uitdrukkelijk de mogelijkheid te geven om de bestreden beslissing te bevestigen of te wijzigen, en dit opdat zijn tussenkomst in dit kader effectiever zou zijn. Wat zijn opdracht van toezicht en administratief beroep betreft, beschikt het toezichthoudende orgaan daarentegen al over een groot pakket van afdoende maatregelen op grond van artikel 63, § 3, eerste lid.

Art. 14

Dit artikel heeft tot doel om in artikel 68, dat handelt over het regelgevende kader van de nationale veiligheidsregels, de nationale veiligheidsdoelstellingen en -methoden alsmede de delegatie die aan de Koning gegeven werd om deze doelstellingen en methoden vast te stellen, af te schaffen, omdat deze met de tijd verdrongen zijn door Europese regelgeving en dus geen reden van bestaan meer hebben.

Art. 15

Met dit artikel wordt artikel 74, § 2, van de Spoorcodex opgeheven omdat de tekst van dit artikel ingevoegd wordt in de artikelen 213 en 217 van de Spoorcodex die betrekking hebben op de personeelsleden van de veiligheidsinstantie die door de Koning aangeduid worden om bepaalde controletaken uit te oefenen.

Art. 16

Dit artikel heeft tot doel alle artikelen van de Codex die handelen over bestuurlijke boetes te wijzigen om de leesbaarheid en de begrijpbaarheid ervan te verbeteren en om bepaalde moeilijkheden die in de praktijk vastgesteld zijn, op te lossen.

Zo zijn bepaalde leden die opgenomen waren in artikel 216 hernomen in artikel 76 om alle procedureregels samen te zetten.

Wat de inhoud betreft, zijn twee wijzigingen aangebracht:

1° De eerste paragraaf beperkt de mogelijkheid om een bestuurlijke boete op te leggen aan een

Art. 13

L'actuel article 63, § 3, alinéa 2, du Code ferroviaire deviendra l'article 63, § 2, alinéa 2. En effet, le règlement administratif des litiges est caractérisé par une procédure courte dans le cadre de laquelle une décision est prise endéans des délais restreints. Par conséquent, donner expressément la faculté à l'organisme de contrôle de confirmer ou de modifier la décision faisant l'objet du recours est nécessaire afin de rendre efficace son intervention dans ce cadre. En revanche, afin d'assurer sa mission de contrôle et de recours administratif, l'organe de contrôle dispose déjà, en vertu de l'article 63, § 3, alinéa 1^{er}, d'une batterie de mesures suffisante.

Art. 14

Cet article a pour objet de supprimer, dans l'article 68 du Code qui traite du cadre réglementaire national des règles de sécurité, les objectifs et méthodes de sécurité nationaux et la délégation donnée au Roi pour fixer ces objectifs et méthodes, dès lors que ceux-ci ont, avec le temps, été supplantés par la réglementation européenne et n'ont donc plus lieu d'être.

Art. 15

Avec cet article, l'article 74, § 2, du Code ferroviaire est abrogé parce que le texte de cet article est inséré dans les articles 213 et 217 du Code ferroviaire qui concernent les membres du personnel de l'autorité de sécurité qui sont désignés par le Roi afin de réaliser des tâches de contrôle déterminées.

Art. 16

Cet article a pour but de modifier dans son ensemble des articles du Code qui traitent des amendes administratives afin d'en améliorer la lisibilité et la compréhension et de lever certaines difficultés constatées en pratique.

Ainsi, certains alinéas qui figuraient à l'article 216 ont été repris dans l'article 76 afin de rassembler toutes les règles de procédure.

Deux modifications ont été apportées, sur le fond, à l'article 76:

1° Le paragraphe 1^{er} actuel limite la possibilité d'infliger une amende administrative à une entreprise

spoorwegonderneming, een infrastructuurbeheerder en aan een houder. Nochtans kunnen ook andere gebruikers van de infrastructuur of andere instanties (zoals de opleidingscentra en de medische centra) een inbreuk plegen. De bepaling in ontwerp schaft dan ook deze ongerechtvaardigde beperking af.

2° De derde paragraaf van het huidige artikel 76 wordt gewijzigd door de termijn van 15 dagen voor kennisgeving van het voornemen om een bestuurlijke boete op te leggen te verlengen tot twee maanden.

Art. 17

Deze bepaling heeft tot doel het juridische bestaan vast te leggen van het overlegplatform inzake veiligheid, dat naar aanleiding van een aanbeveling van de parlementaire commissie Buizingen, sinds 2011 ten minste één keer per jaar samengeroepen wordt door de veiligheidsinstantie

Art. 18

Deze bepaling zet, aan de ene kant, een fout in de verwijzing recht en heft, aan de andere kant, het tweede lid van artikel 78 van de Spoorcodex op omdat het hier niet op zijn plaats staat aangezien het betrekking heeft op het veiligheidsverslag dat de spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen moeten meedelen aan de veiligheidsinstantie en niet op het jaarlijks verslag van de veiligheidsinstantie bedoeld in artikel 78. Het is artikel 92 van de Codex dat handelt over het veiligheidsverslag van de spoorweginfrastructuurbeheerder en van de spoorwegondernemingen en dit artikel bevat al een delegatie aan de Koning voor het bepalen van het model van het gemelde verslag.

Art. 19 tot 30

De verschillende bepalingen inzake vergoedingen voor prestaties van de veiligheidsinstantie – of retributies – bevatten verschillen die het best geharmoniseerd worden, en dit om te waken over de rechtszekerheid.

De genoemde bepalingen zijn bedoeld om tegemoet te komen aan deze harmonisatie en om de leesbaarheid van de tekst te verbeteren. De bij de herziening van deze artikelen gevolgde logica kan als volgt worden samengevat:

1) Hergroeperen van de algemene principes (indexatie, betalingstermijn, etc.) in artikel 79;

ferroviaire, à un gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et à un détenteur. Or, il peut y avoir d'autres utilisateurs de l'infrastructure ou d'autres organismes (comme les centres de formation ou les centres médicaux) qui peuvent se trouver en infraction. La disposition en projet supprime donc cette limitation injustifiée.

2° Le paragraphe 3 de l'article 76 actuel est modifié afin de prolonger à deux mois le délai de 15 jours pour la notification au contrevenant de lui infliger une amende administrative

Art. 17

Cette disposition vise à consacrer l'existence légale de la plateforme de concertation sur la sécurité qui, conformément à une recommandation de la commission parlementaire Buizingen, a été réunie au moins une fois par an depuis 2011 par l'autorité de sécurité.

Art. 18

Cette disposition, d'une part, corrige une erreur de référence et, d'autre part, abroge l'alinéa 2 de l'article 78 du Code ferroviaire qui n'a pas sa place à cet endroit puisqu'il vise le rapport de sécurité que le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et les entreprises ferroviaires doivent communiquer à l'autorité de sécurité et non le rapport annuel de l'autorité de sécurité visé à l'article 78. C'est l'article 92 du Code qui traite du rapport de sécurité du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et des entreprises ferroviaires et cet article comporte déjà une délégation au Roi pour fixer le modèle dudit rapport.

Art. 19 à 30

Les différentes dispositions en matière de rémunération des prestations de l'autorité de sécurité – ou redevances – contiennent des différences qu'il convient d'harmoniser afin de veiller à la sécurité juridique.

Les dispositions citées ont donc pour objet de participer à cette harmonisation et d'améliorer la lisibilité du texte. La logique qui préside à la révision de ces articles peut être résumée comme suit:

1) Regroupement des principes généraux (indexation, délai de paiement, etc.) au sein de l'article 79;

2) Onderverdeling van de artikelen om elke retributie te verklaren;

3) Beroep doen op de onderdelen van de opsomming om de bepalingen te stroomlijnen;

4) In extenso de taken van de veiligheidsinstantie met betrekking tot de retributies vastleggen;

5) Verplaatsen van de retributies die het onderzoeksorgaan betreffen naar het hoofdstuk dat op haar betrekking heeft;

6) Verbetering van de juridische kwaliteit van de bepalingen.

Art. 31

Artikel 92, § 1, van de Spoorcodex wordt gewijzigd door te bepalen dat het de veiligheidsinstantie is die een model van veiligheidsverslag publiceert, terwijl dit in de huidige regeling toekomt aan de Koning

Daardoor wordt het gemakkelijker om het model van veiligheidsverslag aan te passen aan de wijzigende noden.

Daarnaast wordt artikel 92, § 2 gewijzigd om spoorwegondernemingen te verplichten een kopie van hun jaarlijks veiligheidsverslag over te maken aan de spoorweginfrastructuurbeheerder met als enige doelstelling om hem de mogelijkheid te geven in zijn veiligheidsbeheerssysteem rekening te houden met de effecten van de activiteiten van verschillende spoorwegondernemingen op het net, zoals dit hem door artikel 91 van de Codex wordt opgelegd.

Deze overdracht van informatie gaat gepaard met een vertrouwelijkheidsplicht in hoofde van de infrastructuurbeheerder met de bedoeling om eventuele gevoelige informatie van de spoorwegondernemingen te beschermen.

Art. 32

Dit artikel sluit volledig aan op een aanbeveling van het onderzoeksorgaan naar aanleiding van het ongeval in Wetteren (pagina 6 van de samenvatting van het verslag van het onderzoeksorgaan van december 2014) en verduidelijkt het juridische regime dat van toepassing is op de hulpondernemingen, gezien het huidige regime tot interpretatieproblemen leidde. Het nieuwe regime baseert zich op de handleiding van het ERA "Issuing a safety certificate or safety authorization". Het gaat

2) Subdivision des articles pour mieux mettre en évidence chaque redevance;

3) Recours à des éléments d'énumération pour rationaliser les dispositions;

4) Enoncé in extenso des tâches de l'autorité de sécurité concernées par les redevances;

5) Déplacement des redevances qui concerne l'organisme d'enquête dans le chapitre relatif à celui-ci;

6) Amélioration de la qualité juridique des dispositions.

Art. 31

L'article 92, § 1^{er}, du Code ferroviaire est modifié en prévoyant que l'autorité de sécurité publie un modèle de rapport de sécurité alors que cela revient au Roi dans la réglementation actuelle.

De ce fait, il est plus facile d'adapter le modèle de rapport de sécurité à l'évolution des besoins.

L'article 92, § 2, est également modifié afin d'imposer aux entreprises ferroviaires de transmettre une copie de leur rapport annuel de sécurité au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire dans le seul et unique but de lui permettre de tenir compte, dans son système de gestion de la sécurité, des effets des activités des différentes entreprises ferroviaires sur le réseau, comme le lui impose l'article 91 du Code.

Cette transmission d'information s'accompagne d'une obligation de confidentialité dans le chef du gestionnaire de l'infrastructure afin de protéger les éventuelles informations sensibles des entreprises ferroviaires.

Art. 32

Cet article s'inscrit dans la lignée d'une recommandation de l'organisme d'enquête suite à l'accident de Wetteren (page 6 du résumé du rapport de l'organisme d'enquête de décembre 2014) et clarifie le régime juridique d'application pour les auxiliaires, le régime actuel soulevant des difficultés d'interprétation. Ce nouveau régime se fonde sur le guide de l'ERA "Issuing a safety certificate or safety authorization". Il s'agit ici d'encadrer la sous-traitance, par une entreprise ferroviaire ou un

over het kaderen van de onderaanneming, door een spoorwegonderneming of een infrastructuurbeheerder, van opdrachten die een impact hebben op de veiligheid.

Deze nieuwe bepalingen preciseren eerst en vooral dat het statuut van hulponderneming moet worden toegekend aan de betrokken onderaannemer en dat de veiligheidsinstantie evenals het toezichthoudende orgaan moeten geïnformeerd worden over de toekenning of intrekking van dit statuut, en dit om hun toe te laten dat zij hun controleopdrachten efficiënt kunnen uitoefenen.

Het beroep op een hulponderneming ontlast evenwel de spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder niet van zijn verantwoordelijkheid inzake veiligheid.

Art. 33

Artikel 98 van de Codex wordt aangepast opdat de Koning ook de wijze kan bepalen waarop de veiligheidsvergunning wordt vernieuwd en geschorst.

Art. 34

Artikel 34 van het ontwerp zet artikel 10, § 2, b), van de richtlijn 2004/49 om, om de documentatie nader te omschrijven die de spoorwegonderneming in het kader van zijn aanvraag voor een veiligheidscertificaat deel B moet overleggen aan de veiligheidsinstantie.

Deze documentatie zal beschreven worden in de nieuwe bijlage 27, ingevoegd als bijlage 2 van dit ontwerp, waarbij de bijlage 2 van de richtlijn 2004/49 wordt omgezet.

Art. 35

Dit artikel strekt tot verduidelijking van artikel 111, § 1, punt 3°, van de Spoorcodex.

Art. 36

Artikel 103 van de Codex wordt aangepast opdat de Koning ook de wijze kan bepalen waarop het veiligheidscertificaat wordt verlengd en geschorst.

Art. 37

Net zoals wordt voorgesteld om de procedureregels van artikel 216 “onder te brengen” in artikel 76 voor

gestionnaire de l'infrastructure, de missions ayant un impact sur la sécurité.

Ces nouvelles dispositions précisent tout d'abord que le statut d'auxiliaire doit être octroyé au sous-traitant concerné et que l'autorité de sécurité de même que l'organe de contrôle doivent être informés de l'octroi de ce statut ou de son retrait et ce, afin de permettre un exercice efficace de leurs missions de contrôle.

Le recours à un auxiliaire ne décharge bien entendu pas l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure de ses responsabilités en matière de sécurité.

Art. 33

L'article 98 du Code est adapté afin que le Roi puisse également déterminer la manière suivant laquelle l'agrément de sécurité est renouvelé et suspendu.

Art. 34

L'article 34 du projet transpose l'article 10, § 2, b), de la directive 2004/49 pour décrire plus précisément la documentation que l'entreprise ferroviaire doit soumettre à l'autorité de sécurité dans le cadre de sa demande de certificat de sécurité partie B.

Cette documentation sera décrite dans la nouvelle annexe 27, insérée comme annexe 2 au présent projet, transposant l'annexe 2 de la directive 2004/49.

Art. 35

Cet article vise à clarifier l'article 111, alinéa 1^{er}, point 3°, du Code ferroviaire.

Art. 36

L'article 103 du Code est adapté afin que le Roi puisse également déterminer la manière suivant laquelle le certificat de sécurité est prorogé et suspendu.

Art. 37

De la même manière qu'il est proposé de faire “remonter” les règles de procédure de l'article 216 vers

wat de bestuurlijke boetes betreft die opgelegd kunnen worden door de veiligheidsinstantie, is het aangewezen om hetzelfde te doen voor het onderzoeksorgaan dat ook een bevoegdheid heeft om bestuurlijke boetes op te leggen. Daarom wordt voorgesteld om artikel 112 te vervolledigen.

Art. 38

De bepalingen met betrekking tot de retributies ten voordele van het onderzoeksorgaan zijn ondergebracht in het hoofdstuk dat betrekking heeft op dit orgaan.

Art. 39

Dit artikel voegt een nieuw artikel 112/1 in, dat de tekst van de artikelen 87 en 88 van de Spoorcodex herneemt. Deze laatste artikelen zijn ondergebracht in titel 4, hoofdstuk 2. – Veiligheidsinstantie, wat niet logisch is aangezien deze artikelen betrekking hebben op de retributies die ontvangen worden door het onderzoeksorgaan. Daarom wordt geopteerd om de inhoud van deze artikelen op te nemen in artikel 112/1 dat ondergebracht wordt in titel 4, hoofdstuk 6. – Onderzoeken naar spoorwegongevallen en -incidenten dat betrekking heeft op het onderzoeksorgaan. De artikelen 87 en 88 van de Spoorcodex worden vervangen door in artikel 87 de inhoud op te nemen van artikel 83, § 1, van de Spoorcodex en in artikel 88 de inhoud van artikel 85, § 1, van de Spoorcodex.

Art. 40

Dit artikel voorziet in de omzetting van artikel 22, § 1, van de richtlijn 2007/59/EC met invoeging in artikel 132, § 1, 1° dat het register, bijgehouden in overeenstemming met deze bepaling, voor elke vergunning de gegevens moet bevatten die opgenomen zijn in bijlage 7/1, ingevoegd als bijlage 1 van dit ontwerp, die bijlage I, punt 4 van de genoemde richtlijn omzet.

Art. 41

Het huidige tweede lid van artikel 136 bepaalt dat in geval van onenigheid tussen een werkgever en een treinbestuurder over de procedure met betrekking tot afgifte van aanvullende bevoegdheidsbewijzen, “de partijen een beroep kunnen doen op de veiligheidsinstantie volgens de procedure voorzien in artikel 142, § 3”.

Artikel 142, § 3, handelt over de beroepen tegen de beslissingen van de veiligheidsinstantie terwijl artikel

l'article 76 pour ce qui concerne les amendes administratives qui peuvent être infligées par l'autorité de sécurité, il y a lieu de faire de même pour l'organisme d'enquête qui a également une compétence pour infliger des amendes administratives. Il est donc proposé de compléter l'article 112.

Art. 38

Les dispositions concernant les redevances en faveur de l'organisme d'enquête sont déplacées dans le chapitre relatif à cet organisme.

Art. 39

Cet article introduit un nouvel article 112/1, qui reprend le contenu des articles 87 et 88 du Code ferroviaire. Le contenu de ces articles figure actuellement dans le titre 4, chapitre 2. – Autorité de sécurité, ce qui n'est pas logique puisque ces articles concernent les rétributions perçues par l'organisme d'enquête. C'est la raison pour laquelle il a été choisi de reprendre le contenu de ces articles à l'article 112/1, qui est repris dans le titre 4, chapitre 6. – Enquêtes en cas d'accidents et d'incidents ferroviaires, qui concerne l'organisme d'enquête. Les articles 87 et 88 du Code ferroviaire sont remplacés en reprenant dans l'article 87 le contenu de l'article 83, § 1^{er}, du Code ferroviaire, et en reprenant dans l'article 88 le contenu de l'article 85, § 1^{er}, du Code ferroviaire.

Art. 40

Cet article vise à transposer l'article 22, § 1^{er}, de la directive 2007/59/CE en ajoutant au sein de l'article 132, § 1^{er}, 1° que le registre tenu conformément à cette disposition doit contenir pour chaque licence les données reprises dans l'annexe 7/1, insérée comme annexe 1^{re} au présent projet, annexe qui transposera l'annexe I, point 4, de ladite directive.

Art. 41

L'article 136, alinéa 2, actuel prévoit qu'en cas de désaccord entre un employeur et un conducteur de train concernant la procédure en matière de délivrance des attestations complémentaires, “les parties peuvent en appeler à l'autorité de sécurité suivant la procédure prévue à l'article 142, § 3”.

Or, l'article 142, § 3, traite de recours contre des décisions de l'autorité de sécurité alors que l'article

136 een geschil betreft tussen een werkgever en een arbeider. Artikel 15 van de richtlijn 2007/59 dat artikel 136 omzet, bepaalt dat “indien de partijen geen overeenstemming bereiken, zij beroep kunnen doen op de bevoegde autoriteit of op een onafhankelijk beroepsorgaan” (bevoegde autoriteit in de zin van die richtlijn, zijnde de veiligheidsinstantie).

Aangezien de Belgische veiligheidsinstantie als eerste opdracht de veiligheid heeft, is het goed om zijn werking niet te verstoren met dit soort van beroep en om het beroep toe te staan bij een onafhankelijk orgaan, te weten de Arbeidsrechtbank. Een wijziging van het Gerechtelijk Wetboek wordt eveneens voorzien (cfr. artikel 89 van het ontwerp).

Art. 42

Dit artikel voorziet in de omzetting van artikel 22, § 2, van de richtlijn 2007/59/EC met invoeging in artikel 140, § 1, 1° dat het register, bijgehouden in overeenstemming met deze bepaling, voor elk bevoegdheidsbewijs de gegevens moet bevatten die opgenomen zijn in bijlage 7/1, ingevoegd als bijlage 1 van dit ontwerp, die bijlage I, punt 4 van de genoemde richtlijn omzet.

Art. 43

Artikel 142, § 3, zet artikel 21, § 2, van de richtlijn 2007/59 om dat bepaalt dat “*de bevoegde autoriteit ervoor zorgt dat er een administratieve beroepsprocedure wordt ingevoerd op grond waarvan de werkgever en de machinist om toetsing van iedere toepassing van een besluit krachtens deze richtlijn kunnen verzoeken*”.

De huidige omzetting bevat twee fouten die moeten rechtgezet worden.

De eerste fout betreft artikel 142, § 3, dat een administratieve beroepsprocedure viseert dat van toepassing is op “*elke aanvraag met betrekking tot deze Spoorcodex*”. Nochtans moet dit administratief beroep volgens de richtlijn 2007/59 enkel bestaan in het kader van de certificering van treinbestuurders.

Andere aanvragen voor herziening bestaan in de Codex met betrekking tot andere soorten van beslissingen van de veiligheidsinstantie.

De tweede fout betreft het gebruik in die paragraaf van het begrip “andere instantie” dat niet duidelijk is en dat niet overeenstemt met de richtlijn inzake de beslissingen van de veiligheidsinstantie. Er wordt dan ook voorgesteld om in artikel 142, § 3, deze twee fouten te

136 vise un litige entre employeur et travailleur. L'article 15 de la directive 2007/59 que l'article 136 transpose prévoit que “*les parties peuvent en appeler à l'autorité compétente ou à tout organe de recours indépendant*” (l'autorité compétente au sens de cette directive étant l'autorité de sécurité).

L'autorité de sécurité belge ayant comme mission première la sécurité, il y a lieu de ne pas perturber son fonctionnement avec ce type de recours et de permettre le recours devant un organe indépendant, à savoir le Tribunal du travail. Une modification du Code judiciaire est également prévue (voir l'article 89 du présent projet).

Art. 42

Cet article vise à transposer l'article 22, § 2, de la directive 2007/59/CE en ajoutant au sein de l'article 140, § 1^{er}, 1° que le registre tenu conformément à cette disposition doit contenir pour chaque attestation les données reprises dans l'annexe 7/1, insérée comme annexe 1^{re} au présent projet, annexe qui transposera l'annexe I, point 4, de ladite directive.

Art. 43

L'article 142, § 3, transpose l'article 21, § 2, de la directive 2007/59 qui prévoit que “*L'autorité compétente veille à ce que soit instaurée une procédure de recours administratif permettant à l'employeur et au conducteur de demander la révision d'une décision afférente à toute demande au titre de la présente directive*”.

La transposition actuelle comporte deux erreurs qu'il convient de rectifier.

La première erreur est que l'article 142, § 3, vise une procédure de recours administratif applicable “*à toute demande au titre du présent Code ferroviaire*”. Or, ce recours administratif ne doit exister, d'après la directive 2007/59, que dans le cadre de la certification des conducteurs de train.

D'autres demandes de révision existent dans le Code concernant d'autres types de décisions de l'autorité de sécurité.

La seconde erreur concerne la notion d' “instance autre” utilisée dans ce paragraphe qui n'est pas claire et qui ne concorde pas avec la directive sur les décisions de l'autorité de sécurité. Il est donc proposé de modifier l'article 142, § 3, pour corriger ces deux erreurs et pour

verbeteren en om de regels inzake beroep te verduidelijken, wat tot dusver niet het geval was.

Art. 44 en 45

De artikelen 44 en 45 beogen in de artikelen 150 en 151 van de Spoorcodex de terminologie aan te passen betreffende begeleiders van reizigerstreinen.

Art. 46

Artikel 46 van het ontwerp voegt in de Spoorcodex een artikel 151/1 in.

In het kader van het plan voor vermindering van nationale veiligheidsregels, gewild door de Europese Commissie en dit in het licht van de komst van het vierde spoorwegpakket, is de certificering door de veiligheidsinstantie van begeleiders van reizigerstreinen gedoemd om te verdwijnen, aangezien de TSI Exploitatie (Besluit 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) bepaalt dat het aan de spoorwegondernemingen toekomt om de verantwoordelijkheid te dragen voor deze certificering en om de regels in dat verband op te nemen in hun veiligheidsbeheerssysteem.

Artikel 151/1 in ontwerp heeft als doelstelling deze overgang voor te bereiden door spoorwegondernemingen die dat wensen toe te laten om vanaf nu de certificering van treinbegeleiders voor hun rekening te nemen, op voorwaarde dat zij als gevolg daarvan hun veiligheidsbeheerssysteem aanpassen, en dus de herziening van hun veiligheidscertificaat aanvragen om de nieuwe maatregelen goedgekeurd te krijgen door de veiligheidsinstantie.

Art. 47 tot 54

De artikelen 47 tot 54 hebben als doelstelling de bepalingen van de Spoorcodex aangaande de procedure voor indienststelling van subsystemen en voertuigen te verduidelijken en te harmoniseren.

Zo verplaatst artikel 47 van het ontwerp de delegatie aan de Koning voorzien in artikel 177 naar artikel 168, § 8 om te verduidelijken dat deze delegatie wel degelijk betrekking heeft op de procedure en de nadere regels voor het indienen van een aanvraag en het bekomen van een toelating tot indienststelling van subsystemen.

préciser les règles applicables au recours, inexistantes jusqu'alors.

Art. 44 et 45

Les articles 44 et 45 visent à corriger la terminologie dans les articles 150 et 151 du Code ferroviaire concernant les accompagnateurs de trains de voyageurs.

Art. 46

L'article 46 du projet introduit un article 151/1 dans le Code ferroviaire.

Dans le cadre du plan de réduction des règles nationales de sécurité souhaité par la Commission européenne en vue de l'arrivée du quatrième paquet ferroviaire, la certification des accompagnateurs de trains de voyageurs par l'autorité de sécurité est vouée à disparaître étant donné que la STI Exploitation (Décision de la Commission du 14 novembre 2012 concernant la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système Exploitation et gestion du trafic du système ferroviaire de l'Union européenne et modifiant la décision 2007/756/CE) prévoit qu'il appartient aux entreprises ferroviaires d'assumer la responsabilité de cette certification et de prévoir les règles en la matière dans leur système de gestion de la sécurité.

L'article 151/1 en projet a pour but de préparer cette transition en permettant aux entreprises ferroviaires qui le souhaitent de prendre en charge dès maintenant la certification des accompagnateurs, à condition d'adapter leur système de gestion de la sécurité en conséquence et donc, de solliciter la révision de leur certificat de sécurité afin de faire valider ces nouvelles mesures par l'autorité de sécurité.

Art. 47 à 54

Les articles 47 à 54 ont pour but de clarifier et d'harmoniser les dispositions du Code ferroviaire en ce qui concerne la procédure d'autorisation de mise en service des sous-systèmes et des véhicules.

Ainsi, l'article 47 du projet déplace la délégation au Roi prévue à l'article 177 vers l'article 168, § 8, afin de clarifier le fait que cette délégation porte bien sur la procédure et les modalités d'introduction de la demande et d'obtention de l'autorisation de mise en service des sous-systèmes.

Gezien deze verplaatsing, is het aangewezen om via artikel 48, de afdeling 5, van titel 6, hoofdstuk 4 te hernoemen zodat dit beter aansluit bij zijn inhoud.

Overigens, aangezien deze afdeling nog slechts één enkel artikel bevat, als gevolg van de opheffing van de artikelen 177 en 179 van de Codex, heeft de onderverdeling in onderafdelingen geen reden van bestaan meer zodat deze worden afgeschaft (cf. art. 49 en 50).

De opheffing van artikel 179 is gerechtvaardigd door het feit dat de veiligheidsinstantie geen tussentijdse toelatingen aflevert.

Daarenboven, wordt artikel 178 eveneens herzien door artikel 51 van het ontwerp, op zo'n wijze dat het verwijst naar artikel 168, § 8. Een bepaling wordt eveneens ingevoegd om een delegatie aan de Koning te verlenen om Hem toe te laten de procedure en de nadere regels voor het indienen van een conceptdossier, zoals bedoeld in het eerste lid, te bepalen.

Artikel 52, voegt in de Spoorcodex een nieuw artikel 180/1 in, dat voor voertuigen in een gelijkaardige aanpak voorziet als voor subsystemen zoals voorzien door artikel 51 van dit ontwerp.

Tenslotte, hebben de artikelen 53 en 54 van dit ontwerp tot doel, een fout in de verwijzing recht te zetten.

Art. 55

Artikel 201 van de Spoorcodex wordt gewijzigd door artikel 55 van het ontwerp op die manier dat de Koning niet meer bevoegd is voor de erkenning van aangemelde instanties. Het aannemen van een koninklijk besluit dat een erkenning verleent en het moeten wijzigen ingeval de erkenning wordt aangepast, is een constitutief element in een onnodige administratieve verzwarende, zeker omdat het gaat over het nemen van een individuele administratieve beslissing.

De delegatie verleend aan de Koning door artikel 202 van de Codex zal hem toelaten om een vereenvoudigde administratieve procedure te voorzien voor de afgifte van een erkenning met het oog op aanmelding.

Art. 56

Artikel 56 van het ontwerp wijzigt artikel 202 van de Spoorcodex, enerzijds, om voor wat de erkenning betreft, te verwijzen naar de verordening n°765/2008 in de plaats van naar de Belgische regelgeving omdat de in het buitenland erkende instanties die hun erkenning

Compte tenu de ce déplacement, il y a lieu de renommer, via l'article 48, la section 5 du titre 6, chapitre 4 afin qu'elle corresponde à son contenu.

Par ailleurs, étant donné que cette section ne comportera plus qu'un seul article, suite à l'abrogation des articles 177 et 179 du Code, la subdivision en sous-sections n'a plus lieu d'être et est donc supprimée (cf. articles 49 et 50).

L'abrogation de l'article 179 est motivée par le fait que l'autorité de sécurité ne délivre pas d'autorisation intermédiaire.

En outre, l'article 178 est également revu par l'article 51 du projet de manière à ce qu'il fasse référence à l'article 168, § 8. Une disposition y est aussi insérée afin de créer une délégation au Roi Lui permettant de déterminer la procédure et les modalités pour introduire le dossier de conception visé à l'alinéa 1^{er}.

L'article 52, quant à lui, insère dans le Code ferroviaire un nouvel article 180/1 afin d'avoir une approche similaire pour les véhicules à celle des sous-systèmes telle que prévue par l'article 51 du présent projet.

Enfin, les articles 53 et 54 du projet visent à remédier à une erreur de référence.

Art. 55

L'article 201 du Code ferroviaire est modifié par l'article 55 du projet de manière à ce que le Roi n'ait plus la compétence de délivrer l'agrément des organismes notifiés. Le fait d'adopter un arrêté royal donnant l'agrément et de devoir le modifier en cas d'adaptation de l'agrément est en effet constitutif d'une lourdeur administrative inutile dès lors qu'il s'agit de prendre une décision administrative individuelle.

La délégation donnée au Roi par l'article 202 du Code permettra à celui-ci de prévoir une procédure administrative simplifiée pour la délivrance de l'agrément en vue de la notification.

Art. 56

L'article 56 du projet modifie l'article 202 du Code ferroviaire pour, d'une part, faire référence, en ce qui concerne l'accréditation, au règlement n°765/2008 en lieu et place de la réglementation belge car des organismes accrédités à l'étranger qui demanderaient leur

zouden vragen als aangemelde instantie, niet mogen uitgesloten worden, en, anderzijds, om de delegatie aan de Koning te corrigeren.

Art. 57

Deze wijziging hangt samen met de wijziging in artikel 55 van het ontwerp die erin bestaat dat de Koning niet langer bevoegd is voor de erkenning van aangemelde instanties.

Art. 58

Artikel 58 van het ontwerp poogt de voorwaarden van aanmelding te verduidelijken waarnaar verwezen wordt.

Art. 59

Artikel 59 van het ontwerp wijzigt artikel 205 van de Codex in dezelfde logica van administratieve vereenvoudiging als de wijziging van artikel 201 in die zin dat het niet meer toekomt aan de Koning om de instanties aan te wijzen maar enkel om in een koninklijk besluit de nadere regels van aanwijzing te voorzien.

Art. 60

Artikel 206 van de Spoorcodex wordt opgeheven door artikel 56 van dit ontwerp omdat zijn inhoud hernomen wordt in het gewijzigde artikel 205.

Art. 61

Naast enkele formele wijzigingen is artikel 210 aangepast om te verduidelijken wat er dient te gebeuren in de situatie waarin de schrapping van een voertuig werd aangevraagd en waarvoor vervolgens opnieuw een indienststelling wordt aangevraagd. De huidige tekst is inderdaad niet duidelijk wanneer een dergelijk geval zich zou voordoen. Wanneer een voertuig geschrapt is uit het nationaal register en zijn houder opnieuw wil circuleren op het net dan dient een nieuwe toelating tot indienststelling bekomen te worden.

Art. 62

Artikel 211 van de Spoorcodex wordt herzien om de verplichtingen die wegen op de veiligheidsinstantie en op de infrastructuurbeheerder met betrekking tot het infrastructuurregister te verduidelijken.

agrément comme organisme notifié ne peuvent être exclus, et d'autre part, pour corriger la délégation au Roi.

Art. 57

Cette modification va de pair avec la modification reprise à l'article 55 du projet suivant laquelle le Roi n'est plus compétent pour la reconnaissance des organismes notifiés.

Art. 58

L'article 58 du projet tend à clarifier les critères de notification auxquels il est fait référence.

Art. 59

L'article 59 du projet modifie l'article 205 du Code dans la même logique de simplification administrative que la modification de l'article 201, en ce sens qu'il ne reviendra plus au Roi de désigner les organismes mais seulement de prévoir les modalités de la désignation dans un arrêté royal.

Art. 60

L'article 206 du Code ferroviaire est abrogé par l'article 56 du présent projet puisque son contenu sera repris par l'article 205 modifié.

Art. 61

En plus de quelques modifications purement formelles, l'article 210 est adapté afin de clarifier ce qu'il advient dans le cas où la suppression d'un véhicule a été demandée et qu'ensuite, une demande de "réactivation" est introduite. Le texte actuel manque en effet de clarté lorsqu'un pareil cas se produit. Lorsqu'un véhicule est supprimé du registre national et que son détenteur souhaite à nouveau circuler sur le réseau, une nouvelle autorisation de mise en service doit être obtenue.

Art. 62

L'article 211 du Code ferroviaire est revu de manière à clarifier les obligations qui reposent sur l'autorité de sécurité et sur le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire concernant le registre de l'infrastructure.

Art. 63

Deze bepaling hangt samen met artikel 15 van het ontwerp dat voorziet in de opheffing van artikel 74, § 2, van de Spoorcodex.

Art. 64 tot 72

De bepalingen met betrekking tot bestuurlijke boetes worden in hun geheel herzien om de leesbaarheid en begrijpelijkheid te verbeteren. Daarbij is de volgende logica gevolgd:

1) de inbreuken zijn uitdrukkelijk omschreven, in de plaats van eenvoudige verwijzingen naar artikelen wat de leesbaarheid en soms ook de interpretatie bemoeilijkt;

2) de aanpak voor wat betreft de bestuurlijke boetes voorzien in de Spoorcodex en deze voorzien door de uitvoeringsbesluiten (met name voor wat betreft de opdeling in gradaties) wordt geharmoniseerd;

3) de boetes worden volgens hun graad van ernst samengebracht per bedrag. Het is op te merken dat binnen de categorieën van inbreuken, onderverdeeld in drie graden, er subgraden zijn gemaakt om de inbreuken te onderscheiden volgens hun graad van ernst;

4) de minimumbedragen van de vorken die betrekking hebben op de inbreuken van de drie graden voorzien in artikel 214 werden in overeenstemming gebracht met de minimumbedragen vastgesteld in het koninklijk besluit van 26 mei 2012 tot uitvoering van de wet van 28 december 2011 tot wijziging van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, met het oog op de invoering van bestuurlijke boetes;

5) de lijst van bestemmingen werd uitgebreid door toevoeging van de MOBE en de toeristische verenigingen omdat ook zij inbreuken kunnen plegen.

Bovendien worden drie boetes toegevoegd, die het niet naleven van het houden van een infrastructuurregister bedoeld in artikel 211 van de Codex, het niet-uitvoeren van de onafhankelijke evaluaties bedoeld in artikel 220 of het niet meedelen van de resultaten van deze evaluaties aan de veiligheidsinstantie en het niet naleven van de verplichtingen bedoeld in het nieuwe artikel 94/1 van de Codex, en die verbonden zijn aan het statuut van hulponderneming, sanctioneren.

Art. 63

Cette disposition est liée à l'article 15 du projet qui prévoit l'abrogation de l'article 74, § 2, du Code ferroviaire.

Art. 64 à 72

Les dispositions relatives aux amendes administratives sont entièrement revues pour en améliorer la lisibilité et la compréhension. La logique suivante a été suivie:

1) les infractions sont expressément précisées, au lieu de simples renvois à des articles qui compliquaient la lecture et parfois l'interprétation;

2) l'approche est harmonisée quant aux amendes administratives prévues par le Code ferroviaire et celles prévues par les arrêtés d'exécution (notamment en ce qui concerne la division en degré);

3) les amendes sont regroupées par montant selon leur degré de gravité. Il est à noter que, au sein des catégories d'infractions classées en trois degrés, des sous-catégories ont été créées afin de distinguer davantage les infractions selon leur niveau de gravité;

4) les montants minimaux des fourchettes relatives aux infractions des trois degrés prévus à l'article 214 ont été mis en conformité avec les montants minimaux prescrits par l'arrêté royal du 26 mai 2012 portant exécution de la loi du 28 décembre 2011 modifiant la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire, en vue d'instaurer des amendes administratives;

5) la liste des destinataires est étendue en ajoutant les ECE et les associations touristiques, puisqu'eux aussi peuvent se trouver en situation d'infraction.

Trois amendes ont en outre été ajoutées, sanctionnant le non-respect de la tenue d'un registre de l'infrastructure visé à l'article 211 du Code, la non-réalisation des évaluations indépendantes visées à l'article 220 ou la non-communication des résultats de ces évaluations à l'autorité de sécurité, ainsi que le non-respect des obligations visées au nouvel article 94/1 du Code, et qui sont liées au statut de l'auxiliaire.

Art. 73

Deze bepaling hangt samen met artikel 15 van het ontwerp dat voorziet in de opheffing van artikel 74, § 2, van de Spoorcodex.

Voor agenten van het toezichthoudende orgaan ontbrak tot hiertoe een verplichting om bij de uitoefening van hun opdrachten een legitimatiekaart te hebben. Aan de Koning wordt de bevoegdheid gegeven om het model van deze legitimatiekaart te bepalen.

Art. 74

Artikel 74 van het ontwerp wijzigt artikel 220 van de Codex om de verplichtingen van de verschillende partijen die betrokken zijn bij onafhankelijke evaluaties te verduidelijken en om de procedure te verduidelijken voor de verzending van de resultaten van deze evaluaties aan de veiligheidsinstantie, die vervolgens de minister hiervan op de hoogte brengt, die dan, in voorkomend geval, gepaste maatregelen neemt om elke tekortkoming te verhelpen.

Aangezien de bepaling in zijn vorige versie niet duidelijk de verplichtingen omschreef, wordt thans bepaald dat de onafhankelijke evaluatie, die elke vijf jaar dient uitgevoerd te worden, voor de eerste keer zal gebeuren uiterlijk op 31 december 2018.

Art 75

Deze bepaling heeft als doel een wijziging aan te brengen aan de formaliteit van neerlegging door de veiligheidsinstantie van het administratief dossier. De omvang van het dossier maakt het inderdaad onmogelijk om dit neer te leggen op de dag waarop de zaak wordt ingeleid. Er wordt bijgevolg bepaald om op dezelfde manier te procederen als bij het administratief contentieux voor de Raad van State, te weten de kennisgeving van het dossier op hetzelfde ogenblik als de memories van antwoord (hier, de eerste conclusies).

Art. 76

Deze bepaling strekt tot omzetting van de overgangsmaatregel voorzien door de richtlijn 2016/882 (EU) van de Commissie van 1 juni 2016 tot wijziging van richtlijn 2007/59/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende de taalvereisten.

Art. 73

Cette disposition est liée à l'article 15 du projet qui prévoit l'abrogation de l'article 74, § 2, du Code ferroviaire.

Pour les agents de l'organe de contrôle, il manquait une obligation de disposer d'une carte de légitimation dans l'exercice de leurs missions. Au Roi est donnée la compétence de déterminer le modèle de cette carte de légitimation.

Art. 74

L'article 74 du projet modifie l'article 220 du Code afin de clarifier les obligations des différentes parties concernées en matière d'évaluation indépendante et de clarifier le processus de transmission des résultats de ces évaluations à l'autorité de sécurité, laquelle doit ensuite en informer le ministre qui, le cas échéant, prend les mesures qu'il juge appropriées afin de remédier à toute carence.

Etant donné que la disposition dans sa précédente mouture ne fixait pas clairement les obligations, il est prévu à présent que l'évaluation indépendante, qui doit être menée tous les cinq ans, le sera pour la première fois au plus tard le 31 décembre 2018.

Art. 75

Cette disposition vise à apporter une modification de la formalité de dépôt du dossier administratif par l'autorité de sécurité. Le volume du dossier rend en effet impossible son dépôt le jour de l'introduction de la cause. Il est par conséquent prévu de procéder de la même manière qu'au contentieux administratif devant le Conseil d'État, à savoir la communication du dossier en même temps que le mémoire en réponse (ici, des premières conclusions).

Art. 76

Cette disposition vise à transposer les mesures transitoires prévues par la directive 2016/882 (UE) de la Commission du 1^{er} juin 2016 modifiant la directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les exigences linguistiques.

Art. 77 tot 79

Deze bepaling heeft tot doel de gebruikte terminologie te verbeteren en de overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse linguïstische versies van de bedoelde bepaling te verzekeren.

Art. 80

Het handelt hier over het invoegen van de bijlage bedoeld in de artikelen 132, § 1, en 140, § 1, van de Spoorcodex, zoals in de artikelen 40 en 42 van dit ontwerp is voorgesteld om het te wijzigen.

Art. 81 en 82

Deze bepaling heeft tot doel de gebruikte terminologie te verbeteren.

Art 83

Deze bepaling strekt tot verbetering van de gebruikte terminologie in de Nederlandse tekst en tot omzetting van de richtlijn 2016/882 (EU) van de Commissie van 1 juni 2016 tot wijziging van richtlijn 2007/59/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende de taalvereisten.

Art 84

Deze wijziging is bedoeld de verwijzing in deze bepaling bij te werken. Het gaat over een verwijzing naar de Verordening nr. 1315/2013.

Art. 85

Deze bepaling is van louter formele aard en heeft tot doel om een fout in de terminologie te verbeteren.

Art. 86

Idem.

Art. 87

Deze bepaling is van louter formele aard en heeft tot doel een fout in de terminologie in de Nederlandse versie van de Spoorcodex te verbeteren.

Art. 77 à 79

Ces articles visent à corriger la terminologie utilisée et à assurer la concordance entre les versions linguistiques néerlandaise et française de la disposition visée.

Art. 80

Il s'agit ici d'insérer l'annexe visée aux articles 132, § 1^{er}, et 140, § 1^{er}, du Code ferroviaire tel qu'il est proposé de le modifier aux articles 40 et 42 du présent projet.

Art. 81 et 82

Cette modification vise à corriger la terminologie utilisée.

Art. 83

Cette disposition vise à améliorer la terminologie utilisée dans le texte néerlandais et à transposer la directive 2016/882 (UE) de la Commission du 1^{er} juin 2016 modifiant la directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les exigences linguistiques.

Art. 84

Cette modification vise à mettre à jour la référence qui se trouve dans cette disposition. Il s'agit désormais de renvoyer vers le règlement n° 1315/2013.

Art. 85

Cette modification est d'ordre purement formel et vise à réparer une erreur de terminologie.

Art. 86

Idem.

Art. 87

Cette modification est d'ordre purement formel et vise à réparer une erreur de terminologie dans la version néerlandaise du Code ferroviaire.

Art. 88

Het handelt hier over het invoegen van de bijlage bedoeld in artikel 99, § 2, van de Spoorcodex, zoals in artikel 34 van dit ontwerp is voorgesteld om het te wijzigen.

Art. 89

Artikel 89 heeft als doelstelling het Gerechtelijk Wetboek te wijzigen om aan de Arbeidsrechtbank de bevoegdheid te geven om kennis te nemen van de geschillen bedoeld in artikel 136 van de Spoorcodex (Cf. uitleg van artikel 41).

De minister van Mobiliteit,

François BELLOT

Art. 88

Il s'agit ici d'insérer l'annexe visée à l'article 99, § 2, du Code ferroviaire tel qu'il est proposé de le modifier à l'article 34 du présent projet.

Art. 89

L'article 89 a pour but de modifier le Code judiciaire afin de donner compétence au Tribunal du travail pour connaître des litiges visés à l'article 136 du Code ferroviaire (Cf. commentaire de l'article 41).

Le ministre de la Mobilité,

François BELLOT

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.

Art. 2

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

HOOFDSTUK 2**Wijziging aan de Spoorcodex****Art. 3**

In artikel 3 van de Spoorcodex worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° de bepaling onder 8° wordt opgeheven;

2° de bepaling onder 17° wordt opgeheven;

3° de bepaling onder 39° wordt opgeheven;

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

Art. 4

In artikel 4, § 2, tweede lid, van dezelfde Codex, in de Nederlandse tekst, wordt het woord “Reordering” vervangen door het woord “Verordening”.

Art. 5

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

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.

Art. 2

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

CHAPITRE 2**Modification du Code ferroviaire****Art. 3**

Dans l’article 3 du Code ferroviaire, les modifications suivantes sont apportées:

1° le 8° est abrogé;

2° le 17° est abrogé;

3° le 39° est abrogé;

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

Art. 4

Dans l’article 4, § 2, alinéa 2, du même Code, dans le texte néerlandais, le mot “Rerordering” est remplacé par le mot “Verordening”.

Art. 5

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

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

Art. 6

In artikel 10 van dezelfde Codex, worden in de Nederlandse tekst de woorden “de installaties van de verkrijgers” vervangen door de woorden “de plaatsing van nutsvoorzieningen”.

Art. 7

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

Art. 8

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

Art. 9

In artikel 24, § 1 en 2 van dezelfde Codex wordt het woord “aanvrager” telkens vervangen door het woord “kandidaat”.

Art. 10

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

Art. 11

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

Art. 12

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

1° in paragraaf 3, 5°, worden de woorden “tussen twee stations” vervangen door de woorden “tussen stations”.

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

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

Art. 6

Dans l'article 10 du même Code, dans le texte néerlandais, les mots “de installaties van de verkrijgers” sont remplacés par les mots “de plaatsing van nutsvoorzieningen”.

Art. 7

Dans l'article 21, alinéa 1^{er}, du même Code, dans le texte néerlandais, après le mot “voorzieningen” les mots “die zijn aangesloten op het net van de infrastructuurbeheerder en voor de dienstverlening in die voorzieningen,” sont abrogés.

Art. 8

Dans l'article 23, alinéa 1^{er}, du même Code, les mots “le bénéficiaire d'un sillon” sont remplacés par les mots “une entreprise ferroviaire”.

Art. 9

Dans l'article 24, § 1^{er} et 2, du même Code, dans le texte néerlandais, le mot “aanvrager” est chaque fois remplacé par le mot “kandidaat”.

Art. 10

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

Art. 11

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

Art. 12

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

1° dans le paragraphe 3, 5°, les mots “entre deux gares” sont remplacés par les mots “entre des gares”;

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

Art. 13

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

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

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

2° in paragraaf 3 wordt het tweede lid opgeheven.

Art. 14

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

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

2° in paragraaf 2 wordt het eerste lid opgeheven.

Art. 15

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

Art. 16

Artikel 76 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt:

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

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

1° de naam van de vermoedelijke overtreder;

2° de inbreuk;

3° de beschrijving van de feiten die de inbreuk uitmaken

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

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

Art. 13

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

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

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

2° dans le paragraphe 3, l'alinéa 2 est abrogé.

Art. 14

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

1° dans le paragraphe 1^{er}, le 1° est abrogé;

2° dans le paragraphe 2, l'alinéa 1^{er} est abrogé.

Art. 15

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

Art. 16

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

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

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

1° le nom du contrevenant présumé;

2° l'infraction;

3° la description des faits constituant l'infraction.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2° hij mondeling zijn schriftelijk verweer kan toelichten;

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

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

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

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

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

Zij houdt bovendien rekening met de frequentie en de omstandigheden waarin de vermoedelijke overtreder de inbreuk heeft gepleegd. Dit artikel is van toepassing in het geval van het in artikel 221/3 bedoelde beroep.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

En outre, elle tient compte de la fréquence de l'infraction et des circonstances dans lesquelles le contrevenant présumé a commis l'infraction. Le présent article s'applique dans le cas du recours visé à l'article 221/3.

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

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

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

§ 8. Een bestuurlijke boete, kan niet worden opgelegd:

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

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

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

Art. 17

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

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

Art. 18

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

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

2° het tweede lid wordt opgeheven.

Art. 19

Artikel 79 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt:

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

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

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

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

§ 8. Une amende administrative ne peut être infligée:

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

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

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

Art. 17

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

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

Art. 18

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

1° à l'alinéa 1^{er}, d), les mots “article 93” sont remplacés par les mots “article 92”;

2° l'alinéa 2 est abrogé.

Art. 19

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

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

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

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

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

De oorspronkelijke index is de gezondheidsindex van november 2009.

Het bekomen resultaat wordt afgerond:

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

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

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

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

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

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

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

In afwijking van het eerste en het tweede lid, wanneer een vergunning van treinbestuurder wordt aangevraagd door een entiteit die handelt in naam en voor rekening van een kandidaat treinbestuurder overeenkomstig artikel 128, betaalt deze entiteit de retributie bedoeld in artikel 81 nadat de veiligheidsinstantie zijn aanvraag heeft onderzocht.

§ 5. Er is geen terugbetaling van de retributie indien de situatie die eraan aanleiding gaf verdwijnt of verandert, ongeacht of ze te wijten is aan de aanvrager of aan de veiligheidsinstantie. In afwijking van het eerste lid, betaalt de veiligheidsinstantie de retributie bedoeld in de artikelen 81, 83, 84 of 86 tot 88/1 terug wanneer de aanvrager zijn aanvraag intrekt vooraleer de veiligheidsinstantie gestart is met het onderzoek gestart.”.

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

Le nouvel indice est l'indice santé du mois de novembre de l'année précédant l'année dans laquelle les montants sont adaptés conformément à l'alinéa 1^{er}.

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

Le résultat obtenu est arrondi:

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

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

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

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

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

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

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

Par dérogation aux alinéas 1^{er} et 2, lorsqu'une demande de licence de conducteur de train est introduite par une entité agissant au nom et pour le compte du candidat conducteur de train conformément à l'article 128, cette entité paie la redevance visée à l'article 81 après que l'autorité ait examiné la demande.

§ 5. Il n'y a pas de remboursement de la redevance si la situation qui y a donné lieu disparaît ou se modifie et ce, que la modification intervienne du fait du redevable ou du fait de l'autorité de sécurité. Par dérogation à l'alinéa 1^{er}, l'autorité de sécurité rembourse la redevance visée aux articles 81, 83, 84 ou 86 à 88/1 lorsque le demandeur retire sa demande avant que l'autorité de sécurité en ait entamé l'examen.”.

Art. 20

Artikel 80 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt:

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

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

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

Art. 21

Artikel 81 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt:

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

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

2° 40 euro voor de afgifte van duplicaten”.

Art. 22

Artikel 82 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt:

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

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

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

Art. 23

Artikel 83 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt:

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

Art. 20

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

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

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

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

Art. 21

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

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

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

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

Art. 22

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

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

La redevance est fixée à 20 euros par membre du personnel qui dispose d'une licence ou d'un certificat à la date du 1^{er} janvier de l'année courante.

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

Art. 23

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

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

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

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

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

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

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

Art. 24

Artikel 84 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt:

“Art. 84. De personen of instellingen die een erkenningsaanvraag indienen om met het medisch onderzoek en het bedrijfspsychologisch onderzoek belast te worden, overeenkomstig artikel 127, vierde en vijfde lid, betalen voor het onderzoek van hun dossier een retributie vastgesteld als volgt:

1° 2 000 euro voor een persoon;

2° 2 500 euro voor een instelling.

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

Art. 25

Artikel 85 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt:

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

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

Art. 26

Artikel 86 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt:

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

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

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

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

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

Les redevances visées à l'alinéa 1^{er} s'appliquent également à la demande de révision ou de renouvellement de la reconnaissance.”.

Art. 24

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

“Art. 84. Les personnes ou organismes qui introduisent une demande de reconnaissance pour être chargés de l'examen médical et de l'examen psychologique sur le plan professionnel en application de l'article 127, alinéas 4 et 5, s'acquittent pour l'examen de leur dossier d'une redevance fixée comme suit:

1° 2 000 euros pour une personne;

2° 2 500 euros pour un organisme.

Les redevances visées à l'alinéa 1^{er} s'appliquent également à la demande de révision ou de renouvellement de la reconnaissance.”.

Art. 25

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

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

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

Art. 26

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

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

Art. 27

Artikel 87 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt:

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

Art. 28

Artikel 88 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt:

“Art. 88. De aanvrager van een veiligheidscertificaat deel A of deel B bedoeld in artikel 99 betaalt voor het onderzoek van het dossier met betrekking tot de oorspronkelijke aanvraag, de herziening of vernieuwing een retributie vastgesteld als volgt:

1° 5 000 euro voor de aanvrager van een veiligheidscertificaat deel A;

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

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

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

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

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

Art. 29

In titel 4, hoofdstuk 2, afdeling 4, van dezelfde wet wordt een artikel 88/1 ingevoegd, luidende: “Art. 88/1. De aanvrager van de veiligheidsvergunning bedoeld in artikel 95 betaalt een retributie van 25 000 euro voor het onderzoek van het dossier.

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

Art. 30

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

“Art. 88/2. § 1. De houder van een veiligheidsvergunning en de houders van een veiligheidscertificaat deel B die gebruik

Art. 27

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

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

Art. 28

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

“Art. 88. Le demandeur d'un certificat de sécurité partie A ou B visé à l'article 99 s'acquitte, pour l'examen du dossier relatif à la demande initiale, à la révision ou au renouvellement, d'une redevance fixée comme suit:

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

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

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

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

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

Pour le demandeur d'un certificat de sécurité partie B qui transporte aussi bien des voyageurs que des marchandises, les montants visés à l'alinéa 1^{er}, 2° à 5°, sont additionnés.

Art. 29

Dans le titre 4, chapitre 2, section 4, du même Code, il est inséré un article 88/1 rédigé comme suit: “Art. 88/1. Le demandeur de l'agrément de sécurité visé à l'article 95 s'acquitte d'une redevance de 25 000 euros pour l'examen du dossier.

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

Art. 30

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

“Art. 88/2. § 1^{er}. Le détenteur d'un agrément de sécurité et les détenteurs d'un certificat de sécurité partie B qui utilisent

maken van het netwerk betalen een jaarlijkse retributie, naar rato van een kwart van het jaarlijkse bedrag per kwartaal.

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

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

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

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

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

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

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

Art. 31

Artikel 92 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt:

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

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

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

c) de resultaten van de interne veiligheidsaudits;

d) opmerkingen over functionele tekortkomingen en gebreken in de spoorwegactiviteiten en in het infrastructuurbeheer, die voor de veiligheidsinstantie van belang kunnen zijn.

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

le réseau s'acquittent d'une redevance annuelle, à raison d'un quart du montant annuel par trimestre.

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

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

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

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

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

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

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

Art. 31

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

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

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

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

c) les résultats des audits de sécurité internes;
d) des observations sur les insuffisances et les défauts de fonctionnement des opérations ferroviaires et de la gestion de l'infrastructure qui peuvent présenter un intérêt pour l'autorité de sécurité.

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

De veiligheidsinstantie publiceert een model van veiligheidsverslag op haar internetsite.

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

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

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

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

Art. 32

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

“Art. 94/1. § 1. Om 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 of hij beroep kan doen.

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

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

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

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

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

4° in voorkomend geval, de lijst met lokale protocollen die gekend moeten zijn door de hulponderneming. In geval van wijziging van de informatie bedoeld onder het derde lid, brengen de spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder de veiligheidsinstantie onmiddellijk op de hoogte.

§ 3. De toekenning van het statuut van hulponderneming bedoeld in paragraaf 2 ontslaat de spoorwegonderneming

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

§ 2. Les entreprises ferroviaires transmettent une copie du rapport visé à l'alinéa 1^{er} au gestionnaire de l'infrastructure.

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

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

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

Art. 32

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

“Art. 94/1. § 1^{er}. 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 auquel elle ou il peut faire appel.

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

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

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

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

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

4° le cas échéant, la liste des protocoles locaux qui doivent être connus de l'auxiliaire. En cas de modification des informations visées à l'alinéa 3, l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure en informe immédiatement l'autorité de sécurité.

§ 3. L'octroi du statut d'auxiliaire visé au paragraphe 2 ne décharge pas l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de

of de infrastructuurbeheerder niet van haar of zijn verantwoordelijkheid en van de verplichtingen inzake veiligheid en overdracht van capaciteit overeenkomstig artikel 29.

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

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

1° de spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder duidelijk identificeert als verantwoordelijke voor het veilig rijden van de trein;

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

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

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

De bewijslast van het risicobeheer weegt in alle gevallen op de spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder die 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 aan hulpondernemingen de wettelijke en reglementaire vereisten die van toepassing zijn, naleven.

§ 7. Als een spoorwegonderneming of een infrastructuurbeheerder beroep doet op een spoorwegonderneming als hulponderneming, kan zij of hij, 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 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 V, hoofdstuk 1, afdeling 3."

l'infrastructure de sa responsabilité et de ses obligations en matière de sécurité et de transfert des capacités, conformément à l'article 29.

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

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

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

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

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

Cette disposition est applicable même si l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure 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.

§ 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.

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

§ 8. L'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure qui recourt à un auxiliaire intègre dans son système de gestion de la sécurité la certification du personnel de sécurité de l'auxiliaire, y compris la délivrance de l'attestation complémentaire visée au titre 5, chapitre 1^{er}, section 3."

Art. 33

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

Art. 34

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

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

Art. 35

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

Art. 36

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

“3° kan onderzoeken voeren naar andere dan in de punten 1° en 2° bedoelde exploitatieongevallen en -incidenten en naar ongevallen en incidenten met een weerslag op de exploitatie volgens de door de Koning bepaalde criteria en regels;”.

Art. 37

Artikel 112 van dezelfde Codex wordt aangevuld met de paragrafen 8 en 9, luidende:

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

1° door de strafrechter voor het feit in kwestie al eerder een straf werd opgelegd;

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

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

Art. 33

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

Art. 34

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

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

Art. 35

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

Art. 36

Dans l'article 111, § 1^{er}, du même Code, le 3° est remplacé par ce qui suit:

“3° peut analyser tout accident et incident d'exploitation non visé aux points 1° et 2° ainsi que tout accident et incident affectant l'exploitation selon les critères et modalités fixés par le Roi;”.

Art. 37

L'article 112 du même Code est complété par les paragraphes 8 et 9 rédigés comme suit:

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

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

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

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

Art. 38

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

Art. 39

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

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

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

Per kwartaal is één vierde van het jaarbedrag verschuldigd.

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

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

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

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

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

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

Art. 40

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

Art. 38

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

Art. 39

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

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

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

Par trimestre, un quart du montant annuel est dû.

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

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

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

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

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

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

Art. 40

Dans l'article 132, § 1^{er}, du même Code, le 1° est remplacé par ce qui suit:

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

Art. 41

In artikel 136, tweede lid, van dezelfde Codex, worden de woorden “een beroep doen op de veiligheidsinstantie volgens de procedure voorzien in artikel 142, § 3” vervangen door de woorden “in beroep gaan bij de Arbeidsrechtbank”.

Art. 42

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

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

Art. 43

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

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

Op straffe van onontvankelijkheid dient hij de aanvraag tot herziening, naar behoren gemotiveerd, in bij de veiligheidsinstantie per aangetekende zending en dit gedurende de maand die volgt op de kennisgeving van de beslissing.

Na deze termijn is de beslissing definitief.

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

Art. 44

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

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

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

Art. 41

Dans l'article 136, alinéa 2, du même Code, les mots “en appeler à l'autorité de sécurité suivant la procédure prévue à l'article 142, § 3” sont remplacés par les mots “saisir le Tribunal du travail”.

Art. 42

Dans l'article 140, § 1^{er}, du même Code, le 1° est remplacé par ce qui suit:

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

Art. 43

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

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

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

Après ce délai, la décision est définitive.

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

Art. 44

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

1° dans le paragraphe 1^{er}, dans le texte néerlandais, les mots “brevet van vakbekwaamheid” sont remplacés par les mots “brevet van professionele geschiktheid”;

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

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

Art. 45

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

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

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

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

Art. 46

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

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

Zij nemen deze processen op in hun veiligheidsbeheerssysteem.

Deze processen:

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

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

De attesten van begeleider van reizigerstreinen bedoeld in artikel 150, § 2, die afgeleverd zijn door de veiligheidsinstantie, vervallen op het ogenblik waarop de spoorwagonderneming de processen, bedoeld in het eerste lid, heeft ingevoerd of uiterlijk op 31 december 2017.”.

2° dans le paragraphe 1^{er}, alinéa 6, les mots “du présent Code ferroviaire” sont remplacés par les mots “du présent chapitre”;

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

Art. 45

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

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

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

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

Art. 46

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

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

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

Ces processus:

1° sont conformes à la Décision de la Commission n° 2012/757 du 14 novembre 2012 concernant la spécification technique d’interopérabilité relative au sous-système Exploitation et gestion du trafic du système ferroviaire de l’Union européenne et modifiant la décision 2007/756/CE et aux autres règles européennes applicables;

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

Les certificats d’accompagnateurs de trains de voyageurs visés à l’article 150, § 2, qui sont délivrés par l’autorité de sécurité, prennent fin au moment où l’entreprise ferroviaire a mis en place les processus visés à l’alinéa 1^{er} ou au plus tard le 31 décembre 2017.”.

Art. 47

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

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

Art. 48

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

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

Art. 49

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

Art. 50

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

Art. 51

Artikel 178 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt:

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

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

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

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

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

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

Art. 47

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

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

Art. 48

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

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

Art. 49

Dans le titre 6, chapitre 4, section 5, du même Code, la sous-section 1^{re}, comportant l'article 177 est abrogée.

Art. 50

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

Art. 51

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

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

Le Roi détermine la procédure et les modalités pour introduire le dossier de conception, visé à l'alinéa 1^{er}.

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

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

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

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

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

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

Art. 52

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 53

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

Art. 54

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

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

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

Art. 52

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

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

Le Roi détermine la procédure et les modalités pour introduire le dossier de conception visé à l'alinéa 1^{er}.

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

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

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

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

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

Art. 53

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

Art. 54

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

Art. 55

Artikel 201 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt:

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

Art. 56

Artikel 202 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt:

“Om te kunnen worden erkend met het oog op hun aanmelding, moeten de betrokken instanties bewijzen dat zij geaccrediteerd zijn overeenkomstig de bepalingen van de verordening (EG) Nr. 765/2008 van het Europees parlement en de Raad van 9 juli 2008 tot vaststelling van de eisen inzake accreditatie en markttoezicht betreffende het verhandelen van producten en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 339/93.

De erkenning vermeld hun respectievelijke bevoegdheidsgebieden.

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

Art. 57

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

Art. 58

In artikel 204 van dezelfde Codex worden de woorden “aan de aanmeldingscriteria” vervangen door de woorden “aan de criteria van bijlage 21”.

Art. 59

Artikel 205 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt:

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

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

Art. 55

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

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

Art. 56

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

“Pour pouvoir être agréés en vue de leur notification, les organismes intéressés doivent faire la preuve qu'ils sont accrédités conformément aux dispositions du règlement (CE) n° 765/2008 du Parlement européen et du Conseil du 9 juillet 2008 fixant les prescriptions relatives à l'accréditation et à la surveillance du marché pour la commercialisation des produits et abrogeant le règlement (CEE) n° 339/93.

L'agrément mentionne leurs domaines de compétence respectifs.

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

Art. 57

Dans l'article 203, alinéa 1^{er}, du même Code, les mots “qu'il a” sont abrogés.

Art. 58

Dans l'article 204 du même Code, les mots “aux critères de notification” sont remplacés par les mots “aux critères de l'annexe 21”.

Art. 59

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

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

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

De aanwijzing vermeldt hun respectievelijke bevoegdheidsgebieden.”.

Art. 60

Artikel 206 van dezelfde Codex wordt opgeheven.

Art. 61

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

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

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

3° paragraaf 5 wordt vervangen als volgt:

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

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

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

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

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

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

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

Art. 62

Artikel 211 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt:

La désignation mentionne leurs domaines de compétence respectifs.”.

Art. 60

L'article 206 du même Code est abrogé.

Art. 61

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 62

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

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

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

Art. 63

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

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

Art. 64

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

Art. 65

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

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

De inbreuken kunnen uit onachtzaamheid of gebrek aan voorzorg werden begaan.

§ 2. Er zijn inbreuken van drie graden:

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 63

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

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

Art. 64

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

Art. 65

Dans la section 1^{re}, insérée par l'article 64, l'article 214 est remplacé par ce qui suit:

“Art. 214. § 1^{er}. Les infractions visées au présent chapitre peuvent être sanctionnées d'une amende administrative.

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

§ 2. Les infractions sont réparties en trois degrés:

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

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

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

Les infractions visées à l'alinéa 1^{er}, 1°, peuvent être sanctionnées d'une amende administrative de 100 à 1 000 euros.

Les infractions visées à l'alinéa 1^{er}, 2°, peuvent être sanctionnées d'une amende administrative de 500 à 2 000 euros.

Les infractions visées à l'alinéa 1^{er}, 3°, peuvent être sanctionnées d'une amende administrative de 1 000 à 8 000 euros.”

Art. 66

In dezelfde afdeling 1 wordt artikel 215 vervangen als volgt:

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 67

In dezelfde afdeling 1 wordt artikel 216 vervangen als volgt:

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

De bestuurlijke boete komt toe aan de Schatkist.

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

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

Art. 66

Dans la même section 1^{re}, l'article 215 est remplacé par ce qui suit:

“Art. 215. § 1^{er}. En cas de circonstances atténuantes, l'amende administrative peut être réduite, sans pouvoir être inférieure à:

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

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

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

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

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

§ 4. Les décimes additionnels visés à l'article 1^{er}, alinéa 1^{er}, de la loi du 5 mars 1952 relative aux décimes additionnels sur les amendes pénales s'appliquent aux amendes administratives visées au présent chapitre.

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

Art. 67

Dans la même section 1^{re}, l'article 216 est remplacé par ce qui suit:

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

L'amende administrative revient au Trésor.

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

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

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

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

Art. 68

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

Art. 69

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

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

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

2° het feit dat de spoorwegonderneming of de spoorweginfrastructuurbeheerder verzuimt de 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 veiligheidsbeheersysteem verschaft, overeenkomstig artikel 135, zevende lid, en de verordening (EU) nr. 1158/2010 van de Commissie van 9 december 2010 betreffende een gemeenschappelijke veiligheidsmethode ter beoordeling van de conformiteit met de vereisten voor de verkrijging van veiligheidscertificaten voor spoorwegen;

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 68

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

Art. 69

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

“Art. 216/1. § 1^{er}. Constituent des infractions du premier degré:

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

2° le défaut pour l’entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l’infrastructure ferroviaire d’informer l’autorité de sécurité de la cessation d’activité d’un conducteur de train conformément à l’article 130, alinéa 1^{er};

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

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

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

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

7° le fait de ne pas faire réaliser l’évaluation indépendante visée à l’article 220, § 1^{er}, alinéas 1^{er} et 2 ou de ne pas en communiquer les résultats à l’autorité de sécurité conformément à l’article 220, § 2.

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

1° les infractions visées au paragraphe 1^{er}, 1° à 4°, sont punies d’une amende administrative de 500 à 1 000 euros;

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

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

Art. 70

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

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

1° het niet meedelen door de spoorweginfrastructuurbeheerder aan de veiligheidsinstantie dat hij urgentiemaatregelen die kunnen afwijken van de veiligheidsvoorschriften, neemt, overeenkomstig artikel 70, § 1;

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

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

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

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

6° het niet onverwijld in kennis stellen door de spoorweginfrastructuurbeheerder van de informatie bedoelde in artikel 96, eerste lid;

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

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

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

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

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

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

2° les infractions visées au paragraphe 1^{er}, 5° à 7°, sont punies d’une amende administrative de 100 à 500 euros;

3° l’amende visée au paragraphe 1^{er}, 2°, s’applique par conducteur de train concerné.”

Art. 70

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

“Art. 216/2. § 1^{er}. Constituent des infractions du deuxième degré:

1° le défaut pour le gestionnaire d’infrastructure d’informer l’autorité de sécurité lorsqu’il prend des mesures d’urgence pouvant déroger aux règles de sécurité conformément à l’article 70, § 1^{er};

2° le défaut pour le gestionnaire d’infrastructure de notifier les mesures d’urgence aux entreprises ferroviaires circulant sur le réseau conformément à l’article 70, § 1^{er};

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

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

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

6° la non-communication ou la communication tardive par le gestionnaire de l’infrastructure des modifications substantielles visées à l’article 96, alinéa 1^{er};

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

8° Le défaut pour l’entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l’infrastructure de tenir un registre des attestations conformément à l’article 140, § 1^{er}, 1°;

9° Le défaut pour l’entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l’infrastructure de coopérer avec l’autorité de sécurité conformément à l’article 140, § 1^{er}, 2°;

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

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

§ 2. Sans préjudice de l’article 214, § 2, alinéa 3, les infractions visées au paragraphe 1^{er} sont punies d’une amende administrative de 1 000 à 2 000 euros.”

Art. 71

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 71

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

“Art. 216/3. § 1^{er}. 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;

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

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

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

5° le non-respect des obligations concernant la validité des licences de conducteur de train et des attestations de conducteurs de train, visées à l’article 141, § 1^{er};

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

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

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

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

10° het door een spoorweginfrastructuurgebruiker stellen of niet stellen van een handeling, die een situatie doet ontstaan die van dien aard is dat een ongeval veroorzaakt kan worden;

11° het niet nakomen door de spoorwegonderneming of de spoorweginfrastructuurbeheerder van de maatregelen bedoelde 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;

13° het niet invoeren van een permanent opleidingssysteem door de spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen overeenkomstig artikel 146, derde lid;

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

15° de indienststelling van een voertuig voordat het overeenkomstig artikel 180 is toegestaan;

16° het door een spoorweginfrastructuurgebruiker stellen of niet stellen van een handeling, die een situatie doet ontstaan die van dien aard is dat een ernstig ongeval veroorzaakt kan worden.

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

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

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

Art. 72

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

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

Art. 73

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

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

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;

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 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;

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

15° la mise en service d'un véhicule avant qu'il ne soit autorisé conformément à l'article 180;

16° 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.

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

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 1^{er}, 11° à 16°, sont punies d'une amende administrative de 4 000 à 8 000 euros.”.

Art. 72

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

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

Art. 73

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

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

Art. 74

Artikel 220 van dezelfde Codex wordt vervangen door wat volgt:

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 75

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

Art. 76

Artikel 225/1 van dezelfde Codex, wordt gewijzigd als volgt:

“Art. 225/1. Treinbestuurders die vóór 1 januari 2016 hun vergunning hebben behaald overeenkomstig deze Codex worden geacht aan de eisen van de bijlagen 8, punt 1.2, 10 en 12, punt 8 te voldoen, zoals deze van kracht waren na de

Art. 74

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

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

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

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

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

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

§ 2. Tout formateur ou centre de formation, toute entreprise ferroviaire ou tout gestionnaire de l'infrastructure qui a fait réaliser une évaluation indépendante en communique les résultats à l'autorité de sécurité.

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

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

Art. 75

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

Art. 76

L'article 225/1 du même Code est remplacé par ce qui suit:

“Art. 225/1. Les conducteurs de train qui ont obtenu leur licence conformément au présent Code avant le 1^{er} janvier 2016 sont considérés comme respectant les exigences contenues aux annexes 8, point 1.2, 10 et 12, point 8, telles

inwerkingtreding van het koninklijk besluit van 20 oktober 2015 tot wijziging van de Spoorcodex.

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

Art. 77

In bijlage 1 van dezelfde Codex, de bepaling onder 3 e) worden in de Nederlandse tekst de woorden “voor groot onderhoud die worden verleend in onderhoudsvoorzieningen welke zijn bestemd voor hogesnelheidstreinen of andere typen rollend materieel waarvoor specifieke voorzieningen nodig zijn” vervangen door “diensten voor groot onderhoud die worden verleend in onderhoudsvoorzieningen welke zijn bestemd voor hogesnelheidstreinen of andere typen rollend materieel waarvoor specifieke voorzieningen nodig zijn”.

Art. 78

In bijlage 2 van dezelfde Codex, de bepalingen onder 3.a), 3.b) en 7. van dezelfde wet worden in de Nederlandse tekst de woorden “aanvragers” en “aanvrager” telkens vervangen door respectievelijk de woorden “kandidaten” en “kandidaat”.

Art. 79

In bijlage 4, aanhangsel, de bepaling onder 4 .5 van dezelfde Codex, wordt in de Franse tekst het woord “accouplée” ingevoegd tussen de woorden “sans unité de traction” en les mots “ou un train sans conducteur”.

Art. 80

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

Art. 81

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

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

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

qu’elles étaient en vigueur après l’entrée en vigueur de l’arrêté royal du 20 octobre 2015 modifiant le Code ferroviaire.

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

Art. 77

Dans l’annexe 1^{re} du même Code, dans le 3, e), dans le texte néerlandais, les mots “voor groot onderhoud die worden verleend in onderhoudsvoorzieningen welke zijn bestemd voor hogesnelheidstreinen of andere typen rollend materieel waarvoor specifieke voorzieningen nodig zijn” sont remplacés par les mots “diensten voor groot onderhoud die worden verleend in onderhoudsvoorzieningen welke zijn bestemd voor hogesnelheidstreinen of andere typen rollend materieel waarvoor specifieke voorzieningen nodig zijn”.

Art. 78

Dans l’annexe 2 du même Code, dans les 3 a), 3 b) et 7, dans le texte néerlandais, les mots “aanvragers” et “aanvrager” sont chaque fois remplacés respectivement par les mots “kandidaten” et “kandidaat”.

Art. 79

Dans l’appendice, point 4 .5., de l’annexe 4 du même Code, dans le texte français le mot “accouplée” est inséré entre les mots “sans unité de traction” et les mots “ou un train sans conducteur”.

Art. 80

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

Art. 81

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

1° à l’alinéa 1^{er}, les mots “afgesloten baanvakken” sont remplacés par les mots “afgesloten sporen”;

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

Art. 82

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

Art. 83

In bijlage 12 van dezelfde Codex worden de volgende wijzigingen aangebracht:

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

“1. Remproeven

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

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

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

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

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

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

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

“8. Taalexamen

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

2. Om te voldoen aan de eisen van lid 1 dient een bestuurder in staat te zijn om te begrijpen (luisteren en lezen) en te communiceren (spreken en schrijven) op niveau B1 van

Art. 82

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

Art. 83

Dans l'annexe 12 du même Code, les modifications suivantes sont apportées:

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

“1. Remproeven

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

2° dans le 3., alinéa 1^{er}, dans le texte néerlandais, le mot “lijn” est remplacé par le mot “lijnen”;

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

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

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

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

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

“8. Tests linguistiques

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

2. Afin de satisfaire aux exigences prévues au paragraphe 1^{er}, le conducteur doit pouvoir comprendre (à la fois à l'audition et à la lecture) et communiquer (oralement et par écrit),

het gemeenschappelijk Europees referentiekader voor talen (CEFR) van de Raad van Europa.

3. Op voor grensoverschrijdende operaties aangewezen stations tussen de grenzen en de dicht bij de grenzen gelegen stations kunnen bestuurders van treinen die worden geëxploiteerd door een spoorwegonderneming, door de infrastructuurbeheerder worden vrijgesteld van de eisen van het tweede lid op voorwaarde dat de volgende procedure wordt toegepast:

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

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

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

Art. 84

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

Art. 85

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

Art. 86

In bijlage 23 van dezelfde Codex worden in de Nederlandse tekst de woorden “gelijkvloerse kruisingen” vervangen door de woorden “overwegen”.

conformément au niveau B1 du cadre européen commun de référence (CECR) pour les langues établi par le Conseil de l'Europe.

3. Dans le cas des tronçons entre les frontières et les gares situées à proximité des frontières et désignées pour servir à des opérations transfrontalières, les conducteurs d'un train exploité par une entreprise ferroviaire peuvent se voir accorder, par le gestionnaire de l'infrastructure, une dérogation aux exigences prévues au paragraphe 2, à condition que la procédure suivante soit appliquée:

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

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

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

Art. 84

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

Art. 85

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

Art. 86

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

Art. 87

In bijlage 26 van dezelfde Codex worden in de Nederlandse tekst de woorden “Toezichthoudende instantie” vervangen door de woorden “toezichthoudende orgaan”.

Art. 88

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

HOOFDSTUK 3**Wijziging van het Gerechtelijk wetboek****Art. 89**

In artikel 578 van het Gerechtelijk wetboek wordt een bepaling 25° ingevoegd luidende als volgt:

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

De minister van Mobiliteit,

François BELLOT

Art. 87

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

Art. 88

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

CHAPITRE 3**Modification du Code judiciaire****Art. 89**

Dans l'article 578 du Code judiciaire, est inséré le 25° rédigé comme suit:

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

Le ministre de la Mobilité,

François BELLOT

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.veroeenvoudiging.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.)	M. Juveyns, myriam.juveyns@mobilite.fgov.be

Ontwerp .b.

Titel van het ontwerp van regelgeving	Voorontwerp van wet tot wijziging van de Spoorcodex
Korte beschrijving van het ontwerp van regelgeving met vermelding van de oorsprong (verdrag, richtlijn, samenwerkingsakkoord, actualiteit, ...), de beoogde doelen van uitvoering.	Dit ontwerp strekt ertoe om een aantal wijzigingen aan te brengen aan de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex, onder meer om de duidelijkheid en de leesbaarheid van sommige bepalingen te verbeteren. Daarnaast voorziet het ontwerp in de omzetting van de richtlijn 2016/882 van de Commissie van 1 juni 2016 tot wijziging van Richtlijn 2007/59/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende de taalvereisten. Verder wordt de omzetting van al door de Spoorcodex omgezette Europese richtlijnen geperfectioneerd en wordt er rekening gehouden met de aannamen van de verordeningen van de Europese Commissie. Tenslotte worden er wijzigingen aangebracht om rekening te houden met de problemen die ondervonden zijn bij de praktische toepassing van de bepalingen.
Impactanalyses reeds uitgevoerd	☐ Ja Indien ja, gelieve een kopie bij te voegen of de referentie van het document te vermelden: __ ☒ Nee

Raadpleging over het ontwerp van regelgeving .c.

Verplichte, facultatieve of informele raadplegingen:	Betrekken van de gewesten, akkoord van de Minister van Begroting, advies van de Inspecteur van Financiën
--	--

Bronnen gebruikt om de impactanalyse uit te voeren .d.

Statistieken, referentiedocumenten, organisaties en	/
---	---

RIA formulier - v2 - oct. 2014

contactpersonen:

Datum van beëindiging van de impactanalyse .e.

24/10/2016

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 maakt geen enkel onderscheid in behandeling tussen 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.

Prijstabiliteit 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
Investerings .8.

Investerings in fysiek (machines, voertuigen, infrastructuur), technologisch, intellectueel (software, onderzoek en ontwikkeling) en menselijk kapitaal, nettoinvesteringcijfer in procent van het bbp.

☐ 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 heeft voornamelijk betrekking op spoorwegondernemingen (o.a. de NMBS) en op Infrabel.

↓ 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.

a. Dit ontwerp heeft onder meer de bedoeling om bestaande procedures te harmoniseren en te vereenvoudigen, er worden dus geen bijkomende administratieve lasten opgelegd.

b.

↓ Indien er formaliteiten en/of verplichtingen zijn in de huidige* regelgeving, beantwoord dan vragen 2a tot 4a.

↓ Indien er formaliteiten en/of verplichtingen zijn in het ontwerp van regelgeving**, beantwoord dan vragen 2b tot 4b.

2. Welke documenten en informatie moet elke betrokken doelgroep verschaffen?

a. --*

b. --**

3. Hoe worden deze documenten en informatie, per betrokken doelgroep, ingezameld?

a. --*

b. --**

4. Welke is de periodiciteit van de formaliteiten en verplichtingen, per betrokken doelgroep?

a. --*

b. --**

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

--

Energie .12.

Energiemix (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.

Luchtkwaliteit (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, uitvindingsoctröoien 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:

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

Indien er geen enkelen 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.

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

--

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.)	M. Juveyns, myriam.juveyns@mobilite.fgov.be

Projet .b.

Titre du projet de réglementation	Avant-projet de loi modifiant 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 vise à apporter une série de modifications à la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire afin notamment d'améliorer la clarté et la lisibilité de certaines de ses dispositions. De plus, le projet prévoit la transposition de la directive 2016/882 (UE) de la Commission du 1er juin 2016 modifiant la directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les exigences linguistiques. Il s'agit également de parfaire la transposition des directives européennes déjà transposées par le Code ferroviaire et de tenir compte de l'adoption de règlements de la Commission européenne. Enfin, des modifications ont été apportées afin de tenir compte des problèmes qui sont apparus suite à l'application pratique des dispositions du Code ferroviaire.
Analyses d'impact déjà réalisées	☐ Oui ☒ 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 :	Association des régions, accord Ministre du budget, avis Inspecteur des Finances
---	--

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.

24/10/2016

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 concerne principalement des entreprises ferroviaires \(e.a. SNCB\) et Infrabel.](#)

↓ 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.

a. [Ce projet a entre autres pour objet d'harmoniser les procédures existantes et de les simplifier, il n'y a donc pas de charges administratives supplémentaires.](#)

b.

↓ S'il y a des formalités et des obligations dans la réglementation actuelle*, répondez aux questions 2a à 4a.

↓ S'il y a des formalités et des obligations dans la réglementation en projet**, répondez aux questions 2b à 4b.

2. Quels documents et informations chaque groupe concerné doit-il fournir ?

a. ---*

b. ---**

3. Comment s'effectue la récolte des informations et des documents, par groupe concerné ?

a. ---*

b. ---**

4. Quelles est la périodicité des formalités et des obligations, par groupe concerné ?

a. ---*

b. ---**

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

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, SOx, NOx, 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 :

- o sécurité alimentaire
- o santé et accès aux médicaments
- o travail décent
- o commerce local et international
- o revenus et mobilisations de ressources domestiques (taxation)
- o mobilité des personnes
- o environnement et changements climatiques (mécanismes de développement propre)
- o 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 ?

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE
NR. 61 347/VR/4
van 19 juni 2017

Op 11 april 2017 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 verlengd tot vijfenveertig dagen ^(1*) en verlengd tot 30 juni 2017 ^(2**) 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 10 en 16 mei 2017. De kamer was samengesteld uit Pierre Liénardy, kamervoorzitter, Martine Baguet en Bernard Blero, staatsraden, en Colette Gigot, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Yves Chauffoureaux, eerste auditeur.

Het voorontwerp is door de verenigde kamers onderzocht op 13 juni 2017. De verenigde kamers waren samengesteld uit Pierre Liénardy, Kamervoorzitter, voorzitter, Jo Baert, kamervoorzitter, Martine Baguet, Jeroen Van Nieuwenhove, Bernard Blero en Koen Muyllé, staatsraden, Sébastien Van Drooghenbroeck, Johan Put, Marianne Dony en Bruno Peeters, assessoren, en Colette Gigot en Annemie Goossens, griffiers.

De verslagen zijn uitgebracht door Yves Chauffoureaux, eerste auditeur en Tim Corthaut, auditeur.

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

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 19 juni 2017.

Aangezien de adviesaanvraag ingediend is op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, beperkt de afdeling Wetgeving overeenkomstig artikel 84, § 3, van de voornoemde gecoördineerde wetten haar onderzoek tot de rechtsgrond van het voorontwerp,^(3*) 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.

¹ (*) Deze verlenging vloeit voort uit artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, waarin wordt bepaald dat de termijn van dertig dagen verlengd wordt tot vijfenveertig dagen in het geval waarin het advies gegeven wordt door de verenigde kamers met toepassing van artikel 85*bis*.

² (**) Bij e-mail van 10 mei 2017.

³ (*) Aangezien het om een voorontwerp van wet gaat, wordt onder “rechtsgrond” de overeenstemming met de hogere rechtsnormen verstaan.

AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT
N° 61 347/VR/4
du 19 juin 2017

Le 11 avril 2017, 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 prorogé à quarante-cinq jours ^(1*) et prorogé jusqu'au 30 juin 2017 ^(2**), 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 les 10 et 16 mai 2017. La chambre était composée de Pierre Liénardy, président de chambre, Martine Baguet et Bernard Blero, conseillers d'État, et Colette Gigot, greffier.

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

L'avant-projet a été examiné par les chambres réunies le 13 juin 2017. Les chambres réunies étaient composées de Pierre Liénardy, président de chambre, président, Jo Baert, président de chambre, Martine Baguet, Jeroen Van Nieuwenhove, Bernard Blero et Koen Muyllé, conseillers d'État, Sébastien Van Drooghenbroeck, Johan Put, Marianne Dony et Bruno Peeters, assesseurs, et Colette Gigot et Annemie Goossens, greffiers.

Les rapports ont été présentés par Yves Chauffoureaux, premier auditeur et Tim Corthaut, auditeur.

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

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 19 juin 2017.

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2°, des lois coordonnées sur le Conseil d'État, la section de législation limite son examen au fondement juridique l'avant-projet ^(3*), 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.

¹ (*) Cette prorogation résulte de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2°, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973, qui dispose que le délai de trente jours est prorogé à quarante-cinq jours dans le cas où l'avis est donné par les chambres réunies en application de l'article 85*bis*.

² (**) Par courriel du 10 mai 2017.

³ (*) S'agissant d'un avant-projet de loi, on entend par “fondement juridique” la conformité aux normes supérieures.

STREKKING VAN HET VOORONTWERP VAN WET

1. Het voorontwerp van wet brengt verscheidene wijzigingen aan in de wet van 30 augustus 2013 “houdende de Spoorcodex” (hierna: “de codex”).⁴

Blijkens de memorie van toelichting strekken die ontworpen wijzigingen ertoe:

“de duidelijkheid en de leesbaarheid van sommige bepalingen te verbeteren. Daarnaast voorziet het ontwerp in de omzetting van de richtlijn 2016/882 van de Commissie van 1 juni 2016 tot wijziging van Richtlijn 2007/59/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende de taalvereisten. Verder wordt de omzetting van al door de Spoorcodex omgezette Europese richtlijnen geperfectioneerd en wordt er rekening gehouden met de aanname van de verordeningen van de Europese Commissie.”

BEVOEGDHEID VAN DE STELLER VAN DE HANDELING

2. Bij de uitwerking van het voorontwerp van wet zijn de gewestregeringen betrokken zoals voorgeschreven bij artikel 6, § 4, 3°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 “tot hervorming der instellingen” (hierna: de “BWHI”). De Vlaamse Regering heeft daarbij besloten om:

“niet in te stemmen met bovengenoemd voorontwerp van wet en met de bijbehorende memorie van toelichting, daar het voorontwerp van wet zich niet beperkt tot het bepalen van voorwaarden voor de toegang tot een functionele openbare dienst die onder de bevoegdheid van de federale overheid valt en er dus sprake is van een bevoegdheidsoverschrijding door de federale overheid.”

3.1. Volgens de Vlaamse Regering maken de artikelen 5, 21 tot 24, 40 tot 42, 44, 45, 82 en 83 van het voorontwerp van wet inbreuk op de bevoegdheid die bij de bijzondere wet van 6 januari 2014 “met betrekking tot de Zesde Staatshervorming” toegewezen is aan de gewesten met betrekking tot “de vestigingsvoorwaarden, met uitzondering van de voorwaarden voor toegang tot gezondheidszorgberoepen en tot dienstverlenende intellectuele beroepen” (artikel 6, § 1, VI, eerste lid, 6°, van de BWHI, aldus aangevuld bij artikel 17 van de bijzondere wet van 6 januari 2014).

3.2. Artikel 5 van het voorontwerp wijzigt artikel 7 van de codex⁵ om aan de bestaande voorwaarden⁶ die opgelegd worden aan “[e]lke spoorwegonderneming die spoorwegvervoerdiensten wil verrichten en toegang wil hebben tot de

⁴ Die wijzigingen vallen dus binnen het bestaande toepassingsgebied van deze codex, dat in artikel 2 van de codex afgebakend is.

⁵ Dat artikel staat in titel 3 van de codex (“Gebruik van de spoorweginfrastructuur”), hoofdstuk 1 (“Toegang tot de spoorweginfrastructuur”), Afdeling 1 (“Toegangs- en doorvoerrecht”).

⁶ Namelijk: in het bezit zijn van “1° een vergunning die bestemd is voor het type diensten dat ze aanbiedt, afgeleverd door de bevoegde overheid van een lidstaat van de Europese Unie; 2° een spoorwegveiligheidscertificaat; 3° beschikbare spoorweginfrastructuurcapaciteiten toegekend door de spoorweginfrastructuurbeheerder.”

PORTÉE DE L'AVANT-PROJET DE LOI

1. L'avant-projet de loi apporte diverses modifications à la loi du 30 août 2013 “portant le Code ferroviaire” (ci-après “le code”).⁴

Selon l'exposé des motifs, ces modifications visent à:

“améliorer la clarté et la lisibilité de certaines de ses dispositions. En plus le projet prévoit la transposition de la directive 2016/882 (UE) de la commission du 1^{er} juin 2016 modifiant la directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les exigences linguistiques. Il s'agit également de parfaire la transposition des directives européennes déjà transposées par le Code ferroviaire et de tenir compte de l'adoption de règlements de la Commission européenne”.

COMPÉTENCE DE L'AUTEUR DE L'ACTE

2. L'avant-projet de loi a fait l'objet de la procédure d'association prévue par l'article 6, § 4, 3°, de la loi spéciale du 8 août 1980 “de réformes institutionnelles” (ci-après la “LSRI”) à l'issue de laquelle le gouvernement flamand a décidé:

“niet in te stemmen met bovengenoemd voorontwerp van wet en met de bijbehorende memorie van toelichting, daar het voorontwerp van wet zich niet beperkt tot het bepalen van voorwaarden voor de toegang tot een functionele openbare dienst die onder de bevoegdheid van de federale overheid valt en er dus sprake is van een bevoegdheidsoverschrijding door de federale overheid”.

3.1. Selon le gouvernement flamand, les articles 5, 21 à 24, 40 à 42, 44, 45, 82 et 83 de l'avant-projet de loi empiètent sur la compétence attribuée aux Régions par la loi spéciale du 6 janvier 2014 “relative à la Sixième Réforme de l'État” en ce qui concerne “les conditions d'accès à la profession, à l'exception des conditions d'accès aux professions des soins de santé et aux professions intellectuelles prestataires de services” (article 6, § 1^{er}, VI, alinéa 1^{er}, 6°, de la LSRI, ainsi complété par l'article 17 de la loi spéciale du 6 janvier 2014).

3.2. L'article 5 de l'avant-projet modifie l'article 7 du code⁵ en vue d'ajouter aux conditions existantes⁶ imposées à “[t]oute entreprise ferroviaire voulant effectuer les services de transport ferroviaire et avoir accès à l'infrastructure ferroviaire”

⁴ Ces modifications s'inscrivent donc dans le champ d'application existant de ce code, circonscrit à son article 2.

⁵ Lequel se situe dans le titre 3 du code (“Utilisation de l'infrastructure ferroviaire”), chapitre 1^{er} (“Accès à l'infrastructure ferroviaire”), section 1^{re} (“Droit d'accès et de transit”).

⁶ À savoir: être en possession “1° d'une licence appropriée aux types de services qu'elle offre et délivrée par l'autorité compétente d'un État membre de l'Union européenne; 2° d'un certificat de sécurité ferroviaire; 3° de capacités disponibles de l'infrastructure ferroviaire octroyées par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire”.

spoorweginfrastructuur”, een voorwaarde toe te voegen luidens welke deze in het bezit moeten zijn van “4° een dekking van de burgerlijke aansprakelijkheid voor een minimumbedrag dat de Koning bepaalt.”

3.3. De artikelen 21, 22, 23, 24, 40, 41 en 42 van het voorontwerp wijzigen respectievelijk de artikelen 82, 83, 84, 85, 132, 136 en 140 van de codex.⁷

Artikel 21 van het voorontwerp vervangt het huidige artikel 81 van de codex door een bepaling die stelt dat de aanvrager van een vergunning van treinbestuurder een retributie moet betalen voor de initiële afgifte of de vernieuwing van de vergunning of voor de afgifte van duplicaten, en die de bedragen van die retributie vaststelt.

Artikel 22 van het voorontwerp vervangt het huidige artikel 82 van de codex door een bepaling die stelt dat de spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen jaarlijks een retributie moeten betalen voor de kosten in verband met de taken betreffende de certificering van de treinbestuurders en van de treinbegeleiders respectievelijk bedoeld in artikel 74, § 1, 9° en 11°, van de codex, die het bedrag van die retributie vaststelt en de veiligheidsinstantie machtigt om de geldigheid van de vergunning of van het attest van de betrokken personeelsleden op te schorten.

Artikel 23 van het voorontwerp vervangt het huidige artikel 83 van de codex door een bepaling die stelt dat de personen of instellingen die een aanvraag tot erkenning voor de opleiding en examinering van de treinbestuurders indienen overeenkomstig titel 5, hoofdstuk 1, afdeling 6, of een verzoek om herziening of vernieuwing van de erkenning een retributie moeten betalen en die de bedragen van die retributie vaststelt.

Artikel 24 van het voorontwerp vervangt het huidige artikel 84 van de codex door een bepaling die stelt dat de personen of instellingen die overeenkomstig artikel 127, vierde en vijfde lid van de codex een erkenningsaanvraag indienen om met het medisch onderzoek en het bedrijfspsychologisch onderzoek belast te worden of een verzoek om herziening of vernieuwing van de erkenning, een retributie moeten betalen en die de bedragen van die retributie vaststelt.

Artikel 40 van het voorontwerp vervangt artikel 132, § 1, 1°, van de codex om te preciseren dat het register van de vergunningen van treinbestuurder – dat de veiligheidsinstantie krachtens die bepaling moet bijhouden – voor iedere vergunning de gegevens bevat die in bijlage 7/1 voorgeschreven zijn.

Artikel 41 van het voorontwerp wijzigt artikel 136, tweede lid, van de codex om te bepalen dat de beroepen die ingesteld kunnen worden in geval van onenigheid tussen de treinbestuurder en zijn werkgever over een beslissing inzake

celle d’être en possession “4° [d’]une couverture de sa responsabilité civile pour un montant minimal que le Roi détermine”.

3.3. Les articles 21, 22, 23, 24, 40, 41 et 42 de l’avant-projet modifient respectivement les articles 82, 83, 84, 85, 132, 136 et 140 du code.⁷

L’article 21 de l’avant-projet remplace l’article 81 actuel du code par un dispositif établissant le principe et les montants de la redevance due par celui qui demande une licence de conducteur de train, pour la délivrance initiale de la licence, son renouvellement et la délivrance de duplicatas.

L’article 22 de l’avant-projet remplace l’article 82 actuel du code par un dispositif établissant le principe et le montant de la redevance annuelle due par le gestionnaire de l’infrastructure ferroviaire et les entreprises ferroviaires pour les frais liées aux tâches de certification des conducteurs de train et des accompagnateurs de train visées respectivement à l’article 74, § 1^{er}, 9° et 11°, du code et habilite l’autorité de sécurité à suspendre la validité de la licence ou du certificat des membres du personnel concernés.

L’article 23 de l’avant-projet remplace l’article 83 actuel du code par un dispositif établissant le principe et les montants de la redevance due par les personnes ou organismes qui introduisent une demande de reconnaissance relative à la formation et aux examens des conducteurs de train en application du titre 5, chapitre 1^{er}, section 6, ainsi que pour les demandes de révision ou de renouvellement de la reconnaissance.

L’article 24 de l’avant-projet remplace l’article 84 actuel du code par un dispositif établissant le principe et les montants de la redevance due par les personnes ou organismes qui introduisent une demande de reconnaissance pour être chargés de l’examen médical et de l’examen psychologique sur le plan professionnel en application de l’article 127, alinéas 4 et 5, du code ainsi que pour les demandes de révision ou de renouvellement de la reconnaissance.

L’article 40 de l’avant-projet remplace l’article 132, § 1^{er}, 1°, du code de manière à préciser que le registre des licences de conducteurs de train – qu’il appartient à l’autorité de sécurité de tenir en vertu de cette disposition –, contient pour chaque licence les données indiquées à l’annexe 7/1.

L’article 41 de l’avant-projet modifie l’article 136, alinéa 2, du code afin de confier au tribunal du travail, plutôt qu’à l’autorité de sécurité, les recours pouvant être introduits en cas de désaccord entre le conducteur de train et son employeur

⁷ De artikelen 82 tot 85 staan in titel 4 van de codex (“Exploitatieveiligheid van de spoorweginfrastructuur”), hoofdstuk 2 (“Veiligheidsinstantie”), afdeling 4 (“Vergoeding voor prestaties”). De artikelen 132, 136 en 140 staan in titel 5 (Certificering van treinbestuurders en ander treinpersoneel dat voor de veiligheid cruciale taken verricht), hoofdstuk 1 “Certificering van treinbestuurders”, afdeling 3 “Bevoegdheidsbewijs”.

⁷ Les articles 82 à 85 se situent dans le titre 4 du code (“Sécurité d’exploitation de l’infrastructure ferroviaire”), chapitre 2 (“Autorité de sécurité”), Section 4 (“Rémunération des prestations”). Les articles 132, 136 et 140 figurent dans le titre 5 du code, chapitre 1^{er}, (“Certification des conducteurs de train et des autres personnels de bord assurant des tâches déterminantes pour la sécurité”, section 3, “Attestation”).

de afgifte, bijwerking, schorsing of intrekking van een attest, behandeld worden door de arbeidsrechtbank, en niet door de veiligheidsinstantie.

Artikel 42 van het voorontwerp vervangt artikel 140, § 1, 1°, van de codex om te preciseren dat het register van de bevoegdheidsbewijzen en dafschriften van bevoegdheidsbewijzen – dat elke spoorwegonderneming en dat de spoorweginfrastructuurbeheerder krachtens die bepaling moeten bijhouden – voor ieder bevoegdheidsbewijs de gegevens bevat die voorgeschreven worden in bijlage 7/1, en – zoals thans reeds gepreciseerd is – die de periodieke controles betreffen die vermeld zijn in artikel 137.

3.4. De artikelen 44, 45, 82 en 83 van het voorontwerp wijzigen respectievelijk de artikelen 150 en 151 van de codex⁸ en de bijlagen 11 en 12 erbij.

De artikelen 44 en 45 van het voorontwerp brengen terminologische wijzigingen aan in artikel 150 van de codex – dat betrekking heeft op het brevet van vakbekwaamheid van de begeleiders van reizigerstreinen – en in artikel 151 ervan – dat de bevoegdheden van de Koning inzake certificering van begeleiders van reizigerstreinen vaststelt.

De artikelen 82 en 83 van het voorontwerp brengen in de bijlagen 11 en 12 van de codex, die betrekking hebben op de vakkennis betreffende enerzijds het rollend materieel (bijlage 11) en anderzijds de infrastructuur (bijlage 12) waarover de treinbestuurders moeten beschikken, een aantal formele wijzigingen aan.

Tot slot vervangt artikel 83 van het voorontwerp ook punt 8 van bijlage 12 (dat betrekking heeft op het “Taalexamen”) om enerzijds in de bestaande tekst een aantal preciseringen aan te brengen inzake de taalkennis waarover de bestuurder die met de infrastructuurbeheerder contact moeten onderhouden over kritieke veiligheidskwesaties, dient te beschikken, en om anderzijds te voorzien in een afwijkingsregeling ten gunste van de treinbestuurders te bekrachtigen die betrekking heeft op voor grensoverschrijdende operaties aangewezen tracés tussen de grenzen en de dicht bij de grenzen gelegen stations.

4. Luidens de BWHI is de federale overheid bevoegd om “het juridisch stelsel van (...) de spoorwegen beheerd door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen” te regelen (artikel 6, § 1, X, 2°*bis*, van de BWHI) en om de “regels van de algemene politie (...) en de reglementering op het verkeer en vervoer” vast te stellen (artikel 6, § 4, 3°, eerste lid, van de BWHI).

Sedert de wet van 6 januari 2014 “met betrekking tot de Zesde Staatshervorming”, zijn de gewesten dan weer bevoegd om “[d]e vestigingsvoorwaarden, met uitzondering van de voorwaarden voor toegang tot gezondheidszorgberoepen en tot dienstverlenende intellectuele beroepen” te regelen (artikel 6, § 1, VI, eerste lid, 6°, van de BWHI).

⁸ Die bepalingen staan in titel 5 van de codex, “Certificering van treinbestuurders en ander treinpersoneel dat voor de veiligheid cruciale taken verricht”, hoofdstuk 2, “Begeleiders van reizigerstreinen.”

concernant une décision relative à la délivrance, à la mise à jour, à la suspension ou au retrait d’une attestation.

L’article 42 de l’avant-projet remplace l’article 140, § 1^{er}, 1°, du code en vue de préciser que le registre des attestations et copies d’attestation – qu’il appartient à chaque entreprise ferroviaire et au gestionnaire de l’infrastructure ferroviaire de tenir en vertu de cette disposition –, contient pour chaque attestation les données indiquées à l’annexe 7/1 ainsi que, comme c’est déjà précisé actuellement, les données relatives aux vérifications périodiques prévues à l’article 137.

3.4. Les articles 44, 45, 82 et 83 de l’avant-projet modifient respectivement les articles 150 et 151 du code⁸, ainsi que ses annexes 11 et 12.

Les articles 44 et 45 de l’avant-projet apportent des modifications d’ordre terminologique à l’article 150 du code – relatif au brevet d’aptitude professionnelle des accompagnateurs de train – et à son article 151 – qui fixe les compétences dévolues au Roi en ce qui concerne la certification des accompagnateurs de trains de voyageurs.

Les articles 82 et 83 de l’avant-projet apportent une série de modifications d’ordre formel aux annexes 11 et 12 du code, relatives aux connaissances professionnelles dont doivent disposer les conducteurs de trains en ce qui concerne, d’une part, le matériel roulant (annexe 11) et, d’autre part, les infrastructures (annexe 12).

Enfin, l’article 83 de l’avant-projet remplace également le point 8 de l’annexe 12 (relatif aux “Tests linguistiques”) en vue, d’une part, d’apporter certaines précisions dans le texte existant en ce qui concerne les connaissances linguistiques que doit posséder le conducteur qui doit communiquer avec le gestionnaire de l’infrastructure sur des questions déterminantes pour la sécurité et, d’autre part, de consacrer un régime de dérogation en faveur des conducteurs de train pour ce qui concerne des tronçons entre les frontières et les gares situées à proximité des frontières et désignées pour servir à des opérations transfrontalières.

4. Aux termes de la LSRI, l’autorité fédérale est compétente pour régler “le régime juridique [...] des voies ferrées gérées par la Société nationale des chemins de fer belges” (article 6, § 1^{er}, X, 2°*bis*, de la LSRI), ainsi que pour établir les “règles de police générale [...] et la réglementation relative aux communications et aux transports” (article 6, § 4, 3°, alinéa 1^{er}, de la LSRI).

Pour leur part, les Régions, depuis la loi du 6 janvier 2014 “relative à la Sixième Réforme de l’État”, sont compétentes pour régler “les conditions d’accès à la profession, à l’exception des conditions d’accès aux professions des soins de santé et aux professions intellectuelles prestataires de services” (article 6, § 1^{er}, VI, alinéa 1^{er}, 6°, de la LSRI).

⁸ Ces dispositions se situent dans le titre 5 du code, “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”.

5. Het Vlaams Gewest werpt op dat de bepalingen van het voorontwerp van wet die vermeld zijn in de punten 3.2 tot 3.4, een inbreuk vormen op de bevoegdheid van de gewesten om de vestigingsvoorwaarden te regelen, in zoverre ze inzonderheid de nadere regels vaststellen waaraan de spoorwegondernemingen moeten voldoen om toegang te krijgen tot de infrastructuur die beheerd wordt door Infrabel, alsook de certificering regelen van de treinbestuurders en van de begeleiders van de reizigerstreinen die op het Belgische spoorwegnet werkzaam zijn, inzonderheid wanneer de betrokken activiteiten niet plaatsvinden in het kader van een functionele openbare dienst.

Het aldus uiteengezette standpunt van het Vlaams Gewest kan niet bijgetreden worden, en wel om de volgende reden.

6.1. In de toelichting bij het voorstel dat tot de bijzondere wet van 6 januari 2014 heeft geleid, heeft de overdracht aan de gewesten van de bevoegdheid om de toegang tot het beroep te regelen onder meer aanleiding gegeven tot de volgende opmerkingen:

“Beide aangelegenheden (namelijk “de voorwaarden toegang tot het beroep/vestigingsvoorwaarden” en de “handelsvestigingen”) hebben betrekking op de bevoegdheid die thans nog een federaal voorbehouden bevoegdheid betreft, krachtens artikel 6, § 1, VI, vijfde lid, 6°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, dat erin voorziet dat als uitzondering op de gewestbevoegdheid economie, de vestigingsvoorwaarden, met uitzondering van de bevoegdheid van de gewesten voor de vestigingsvoorwaarden inzake toerisme, federaal blijven.

De twee elementen die worden overgedragen, dekken het volledige toepassingsgebied inzake vestigingsvoorwaarden, met uitzondering van de beroepen waarvan de toegang federaal geregeld zal blijven (zie *infra*). Daarom wordt deze bevoegdheid niet langer geformuleerd als een federaal voorbehouden bevoegdheid als uitzondering op de gewestbevoegdheid (VI, vijfde lid), maar wordt deze principieel ingeschreven in de gewestbevoegdheden voor economie (VI, eerste lid).

(...)

a. Vestigingsvoorwaarden/Voorwaarden toegang tot het beroep

Overeenkomstig artikel 6, § 1, VI, vijfde lid, 6°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen is de federale overheid exclusief bevoegd ten aanzien van de vestigingsvoorwaarden, met uitzondering van de bevoegdheid van de gewesten voor de vestigingsvoorwaarden inzake toerisme.

In het kader van de voorbereidende werkzaamheden van de bijzondere wet van 8 augustus 1988 werd de notie “vestigingsvoorwaarden” gedefinieerd als de vestigingsvoorwaarden voor de commerciële en ambachtelijke beroepen, alsook de vestigingsvoorwaarden voor vrije beroepen. De wet van 29 juni 1975 betreffende de handelsvestigingen werd ook expliciet vermeld in dit kader als vallend onder het

5. La Région flamande soutient que les dispositions de l'avant-projet de loi mentionnées aux points 3.2 à 3.4, en ce qu'elles règlent notamment les modalités d'accès des entreprises ferroviaires à l'infrastructure gérée par Infrabel ainsi que la certification des conducteurs et accompagnateurs de trains appelés à circuler sur le réseau ferroviaire belge, spécialement lorsque les activités considérées ne s'inscrivent pas dans le cadre d'un service public fonctionnel, empiètent sur la compétence dévolue aux Régions de régler les conditions d'accès à la profession.

Le point de vue ainsi développé par la Région flamande ne peut être suivi, pour la raison suivante.

6.1. Dans les développements de la proposition devenue la loi spéciale du 6 janvier 2014, le transfert aux régions de la compétence de régler l'accès à la profession a fait notamment l'objet des commentaires suivants:

“Ces deux matières [à savoir “les conditions d'accès à la profession/conditions d'établissement” et les “implantations commerciales”] concernent une compétence actuellement réservée à l'autorité fédérale, en vertu de l'article 6, § 1^{er}, VI, alinéa 5, 6°, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, qui prévoit comme exception à la compétence régionale en matière d'économie que les conditions d'accès à la profession, à l'exception des compétences régionales pour les conditions d'accès à la profession en matière de tourisme, restent fédérales.

Les deux éléments qui sont transférés recouvrent entièrement le champ d'application en matière d'accès à la profession, excepté les professions dont l'accès demeurera réglé au niveau fédéral (voir *infra*). C'est pourquoi cette compétence n'est plus formulée comme une compétence fédérale réservée, en tant qu'exception à la compétence régionale (VI, alinéa 5), mais est inscrite comme principe dans les compétences régionales en économie (VI, alinéa 1^{er}).

[...]

a. Conditions d'établissement/Conditions d'accès à la profession

En vertu de l'article 6, § 1^{er}, VI, alinéa 5, 6°, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, l'autorité fédérale est exclusivement compétente en matière de conditions d'accès à la profession, à l'exception des compétences régionales en ce qui concerne les conditions d'accès à la profession en matière de tourisme.

Dans le cadre des travaux préparatoires de la loi spéciale du 8 août 1988, la notion de “conditions d'accès à la profession” a été définie comme recouvrant les conditions d'accès aux professions commerciales et artisanales et les conditions d'accès aux professions libérales. La loi du 29 juin 1975 relative aux implantations commerciales a également été explicitement mentionnée dans ce cadre comme tombant dans le

toepassingsgebied van de notie “vestigingsvoorwaarden” (Parl.St., Kamer, 1988, nr. 516/6, p. 135).

Overeenkomstig de vaste rechtspraak van het Grondwettelijk Hof omvat de door die bepaling aan de federale wetgever voorbehouden bevoegdheid “onder meer de bevoegdheid om regels te stellen inzake de toegang tot bepaalde beroepen, om algemene regels of bekwaamheidseisen te stellen in verband met de uitoefening van sommige beroepen, beroepstitels te beschermen, enzovoort” (GWH, 55/92, 69/92, 78/92, 88/95, 18/96, 120/98 en 67/99).

Dit voorstel van bijzondere wet heeft als doel die bevoegdheid aan de gewesten over te dragen. Een punt 6^o wordt ingevoegd in artikel 6, § 1, VI, eerste lid, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen. Het vult de bevoegdheden van de gewesten aan met betrekking tot de economie. Artikel 6, § 1, VI, vijfde lid, 6^o, van dezelfde bijzondere wet wordt opgeheven (zie artikel 18, b)).

Deze nieuwe bepaling voorziet erin dat de gewesten bevoegd zijn voor de vestigingsvoorwaarden, met uitzondering van de voorwaarden voor de toegang tot dienstverlenende intellectuele beroepen en tot gezondheidszorgberoepen, zoals hieronder nader wordt toegelicht.

De bevoegdheidsoverdracht geldt inzonderheid ook voor de toegang tot het beroep voor de begeleiding van het gevaarlijk en uitzonderlijk vervoer (zie ook artikel 23)⁹.

6.2. Naar aanleiding van het onderzoek door de Kamer van volksvertegenwoordigers van het ontwerp dat geleid heeft tot de bijzondere wet van 6 januari 2014 is voor de Commissie voor de herziening van de Grondwet en de hervorming van de instellingen het volgende gepreciseerd:

“6. Toegang tot het beroep

Wat betreft de bevoegdheidsverdeling inzake de toegang tot het beroep, wordt het principe dat, behalve inzake de gezondheidsberoepen en de intellectuele dienstverlenende beroepen, de toegang tot het beroep wordt overgedragen naar de gewesten. De dienstverlenende intellectuele beroepen [dat] zijn de beroepen die voldoen aan de voorwaarden van de kaderwet van 3 augustus 2007 betreffende de dienstverlenende intellectuele beroepen[,] blijven op het federale niveau. Dit betreft onder meer de advocaten, de notarissen, de dierenartsen, enz.

Daaraan kan nog worden toegevoegd dat, zoals de toelichting van het voorstel aangeeft, “(...) het voorstel van bijzondere wet ertoe [strekt] de toegang tot het beroep over te dragen van het federale niveau naar de gewesten. Behoudens deze bevoegdheidsoverdracht aan de gewesten, beïnvloedt het voorstel noch de bestaande regels ter verdeling van de materiële en territoriale bevoegdheden tussen de federale overheid, de gemeenschappen en de gewesten, noch de draagwijdte ervan.”

⁹ Parl.St. Senaat 2012-13, nr. 5-2232/1, 88-90.

champ d'application de la notion de “conditions d'accès à la profession” (Doc. parl., Chambre, 1988, n° 516/6, p. 135).

Conformément à la jurisprudence constante de la Cour constitutionnelle, la compétence réservée par cette disposition au législateur fédéral comprend “notamment le pouvoir de fixer des règles en matière d'accès à certaines professions, de fixer des règles générales ou des exigences de capacités propres à l'exercice de certaines professions et de protéger des titres professionnels” (C.C., 55/92, 62/92 (lire 69/92), 78/92, 88/95, 18/96, 120/98 et 67/99).

La présente proposition de loi spéciale a pour objet de transférer cette compétence aux régions. Un point 6^o est inséré à l'article 6, § 1^{er}, VI, alinéa 1^{er}, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles. Il complète les compétences des régions en ce qui concerne l'économie. L'article 6, § 1^{er}, VI, alinéa 5, 6^o, de la même loi spéciale est, quant à lui, abrogé (voyez l'article 18, b)).

Cette nouvelle disposition prévoit que les régions sont compétentes pour ce qui concerne les conditions d'accès à la profession, à l'exception des conditions d'accès aux professions intellectuelles prestataires de services et aux professions des soins de santé, comme développé ci-dessous.

Le transfert de compétence vaut également en particulier pour l'accès à la profession en matière d'accompagnement du transport dangereux et exceptionnel (voir l'article 23)⁹.

6.2. À l'occasion de l'examen par la Chambre des représentants du projet devenu la loi spéciale du 6 janvier 2014, il a été précisé ce qui suit devant la Commission de révision de la Constitution et de la réforme des institutions:

“6. Accès à la profession

En ce qui concerne la répartition des compétences, les régions deviennent compétentes pour ce qui concerne l'accès à la profession, à l'exception de l'accès aux professions des soins de santé et aux professions intellectuelles prestataires de services. Les professions intellectuelles prestataires de services sont les professions qui répondent aux conditions fixées par la loi-cadre du 3 août 2007 relative aux professions intellectuelles prestataires de services, notamment les avocats, les notaires, les vétérinaires, etc. L'accès à ces professions relève encore du niveau fédéral.

Il peut encore être ajouté, comme indiqué dans les développements de la proposition, que “la proposition de loi spéciale vise à transférer l'accès à la profession du niveau fédéral aux régions. Mis à part ce transfert de compétence aux régions, la proposition n'influence en rien les règles existantes de répartition des compétences matérielles et territoriales entre l'État fédéral, les communautés et les régions, ni l'étendue de celles-ci”.

⁹ Doc. parl., Sénat, 2012-2013, n° 5-2232/1, pp. 88 à 90.

Zoals vandaag het bevoegdheidsvoorbehoud inzake de toegang tot het beroep ten voordele van de Federale Staat op geen enkele wijze afbreuk doet aan een erkennings- en vergunningsstelsel van de gemeenschappen of de gewesten binnen de uitoefening van hun eigen bevoegdheden, zal de toekenning van de bevoegdheid inzake de toegang tot het beroep aan de gewesten op geen enkele wijze afbreuk doen aan de bevoegdheid van de gemeenschappen of de federale overheid om te blijven voorzien in een erkennings- en vergunningsstelsel binnen het kader van hun bevoegdheden.

Wat betreft de federale overheid die bevoegd is voor de veiligheid, zullen de erkennings- en vergunningsstelsels [terzake] (wet van 10 april 1990) dus een federale bevoegdheid blijven.”¹⁰

7. Uit het bovenstaande vloeit voort dat de bevoegdheid die aan de gewesten is toegewezen om de vestigingsvoorwaarden te regelen met uitzondering van de voorwaarden voor toegang tot gezondheidszorgberoepen en tot dienstverlenende intellectuele beroepen, geen afbreuk doet aan de bevoegdheid van de federale overheid om te voorzien in opleidingsvereisten, erkenningsregelingen of vergunnings- of certificeringsstelsels in het kader van de uitoefening van haar eigen bevoegdheden,¹¹ zoals dit overigens voordien al het geval was voor de gemeenschappen en de gewesten.¹² Dergelijke regels zijn geen “vestigingsvoorwaarden” in de zin van artikel 6, § 1, VI, eerste lid, 6°, BWHI, maar vereisten die opgelegd worden door de federale overheid in het kader van haar bevoegdheden, in casu de bevoegdheid die ze krachtens artikel 6, § 1, X, 2°bis, en 4, 3°, eerste lid, van de BWHI heeft om het juridisch stelsel vast te stellen van de spoorwegen beheerd door de NMBS en de regels van de algemene politie te bepalen en de reglementering op het verkeer en vervoer. De maatregelen die ervoor moeten zorgen dat een spoorwegonderneming die toegang heeft tot de spoorweginfrastructuur voldoende garanties biedt inzake de dekking van de burgerlijke aansprakelijkheid en dat de treinbestuurders en -begeleiders de opleiding gekregen hebben en derhalve respectievelijk over de vergunningen en de brevetten beschikken die nodig zijn voor de afgifte van de attesten die door de Spoorcodex opgelegd worden, vallen onder het beheer van de

De même qu’aujourd’hui la réserve de compétence en faveur de l’autorité fédérale en matière d’accès à la profession ne porte pas préjudice au système de reconnaissance et au régime d’autorisation des communautés ou des régions dans l’exercice de leurs propres compétences, l’attribution aux régions de la compétence en matière d’accès à la profession ne portera pas préjudice à la compétence des communautés ou de l’autorité fédérale de continuer à prévoir un système de reconnaissance et un régime d’autorisation dans le cadre de leurs compétences.

En ce qui concerne l’autorité fédérale compétente en matière de sécurité, les systèmes d’agrément et d’autorisation en la matière (loi du 10 avril 1990) restent donc une compétence fédérale”¹⁰.

7. Il résulte des éléments qui précèdent que la compétence attribuée aux Régions de régler les conditions d’accès à la profession à l’exception des conditions d’accès aux professions des soins de santé et aux professions intellectuelles prestataires de services, ne porte pas préjudice à la compétence de l’autorité fédérale de prévoir des exigences de formation, des systèmes de reconnaissance ou des régimes d’autorisation ou de certification dans le cadre de l’exercice de ses compétences propres¹¹, comme c’était d’ailleurs auparavant le cas pour les communautés et les régions¹². Pareilles règles ne s’analysent pas comme des “conditions d’accès à la profession” au sens de l’article 6, § 1^{er}, VI, alinéa 1^{er}, 6°, de la LSRI, mais constituent des exigences posées par l’autorité fédérale dans le cadre de ses compétences, en l’occurrence la compétence qui lui appartient, en vertu de l’article 6, § 1^{er}, X, 2°bis, et 4, 3°, alinéa 1^{er}, de la LSRI, de déterminer le régime juridique des voies ferrées gérées par la SNCB et d’établir les règles de police générale et la réglementation relatives aux communications et aux transports. Les dispositifs qui entendent faire en sorte qu’une entreprise ferroviaire ayant accès à l’infrastructure ferroviaire offre suffisamment de garanties sur le plan de sa couverture en matière de responsabilité civile et veiller à ce que les conducteurs et les accompagnateurs de train disposent des formations et partant, respectivement, des licences et brevets préalables à la délivrance des certificats requis par le code, relèvent de

¹⁰ Parl. St. Kamer 2013/14, nr. 53-3201/4, 52-53. Zie advies 59 018/AV, gegeven op 19 april 2016 over een ontwerp van koninklijk besluit “tot wijziging van het koninklijk besluit van 21 december 2006 betreffende de vereisten inzake beroepsopleiding en -ervaring, de vereisten inzake psychotechnisch onderzoek voor het uitoefenen van een leidinggevende of uitvoerende functie in een bewakingsonderneming of interne bewakingsdienst en betreffende de erkenning van de opleidingen”.

¹¹ Zie onder andere advies 57 300/1, op 21 april 2015 gegeven over een ontwerp dat geleid heeft tot het koninklijk besluit van 29 juni 2015 “tot wijziging van het koninklijk besluit van 23 september 1958 houdende algemeen reglement betreffende het fabriceren, opslaan, onder zich houden, verkopen, vervoeren en gebruiken van springstoffen”, advies 57 371/VR/3, op 15 juni 2015 gegeven over een ontwerp dat ontstaan gegeven heeft aan het besluit van de Vlaamse Regering van 10 juli 2015 “tot wijziging van regelgeving met betrekking tot het mobiliteitsbeleid, de openbare werken en het vervoer en het verkeersveiligheidsbeleid, wat betreft bevoegdheden, overgedragen in het kader van de zesde staatshervorming” en advies 59 018/AV waarnaar in de vorige voetnoot verwezen wordt.

¹² Zie GwH 9 juli 1992, nr. 55/92, 5.B.12.

¹⁰ Doc. parl., Chambre, 2013-2014, n° 53-3201/4, pp. 52-53. Voir l’avis 59 018/AG donné le 19 avril 2016 sur un projet d’arrêté royal “modifiant l’arrêté royal du 21 décembre 2006 relatif aux conditions en matière de formation et d’expérience professionnelles, aux conditions en matière d’examen psychotechnique pour l’exercice d’une fonction dirigeante ou d’exécution dans une entreprise de gardiennage ou d’un service interne de gardiennage et relatif à l’agrément des formations”.

¹¹ Voir notamment l’avis 57 300/1 donné le 21 avril 2015 sur un projet devenu l’arrêté royal du 29 juin 2015 “modifiant l’arrêté royal du 23 septembre 1958 portant règlement général sur la fabrication, l’emmagasinage, la détention, le débit, le transport et l’emploi des produits explosifs”, l’avis 57 371/VR/3 donné le 15 juin 2015 sur un projet devenu l’arrêté du gouvernement flamand du 10 juillet 2015 “tot wijziging van regelgeving met betrekking tot het mobiliteitsbeleid, de openbare werken en het vervoer en het verkeersveiligheidsbeleid, wat betreft bevoegdheden, overgedragen in het kader van de zesde staatshervorming” et l’avis 59 018/AG cité à la note précédente.

¹² Voir C.C., 9 juillet 1992, n° 55/92, 5.B.12.

spoorwegen die onder de verantwoordelijkheid vallen van de NMBS¹³ en onder de algemene politie en de reglementering op het verkeer en vervoer. Die maatregelen strekken er immers toe de veiligheid en het vlotte verloop van het treinverkeer te waarborgen los van de vraag of de spoorwegonderneming zich bezighoudt met personenvervoer dan wel met goederenvervoer. Zulk een aangelegenheid valt onder de uitsluitende bevoegdheid van de federale overheid.

Bij de uitoefening van die bevoegdheid dient de federale overheid rekening te houden met het evenredigheidsbeginsel waarbij zij erop moet toezien dat zij het voor de deelentiteiten niet onmogelijk of buitengewoon moeilijk maakt om hun eigen bevoegdheden uit te oefenen, zoals de bevoegdheid van de gewesten om de vestigingsvoorwaarden te regelen. Wat dat betreft levert het ontworpen dispositief geen moeilijkheden op.

De federale overheid is bijgevolg bevoegd om de bepalingen van het voorontwerp die in de punten 3.2. tot 3.4 vermeld worden aan te nemen, inzonderheid die inzake de dekking van de burgerlijke aansprakelijkheid van de spoorwegondernemingen en die inzake de opleiding en de certificering van treinbestuurders en -begeleiders.

BIJZONDERE OPMERKINGEN

Dispositief

Artikel 2

In artikel 2 van het voorontwerp staat dat het strekt tot omzetting van richtlijn 2016/882/EU van de Commissie van 1 juni 2016 “tot wijziging van Richtlijn 2007/59/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende de taalvereisten”.

Die vermelding moet ook opgenomen worden in artikel 1 van de codex.

Artikel 3

In de inleidende zin behoort te worden gepreciseerd dat artikel 3 van de codex reeds gewijzigd is bij het koninklijk besluit van 21 december 2013 en bij de wet van 15 juni 2015.

Deze opmerking geldt eveneens voor de andere wijzigingsbepalingen van het voorontwerp, waarin niet alleen vermeld moet worden welke bepaling gewijzigd wordt, maar ook de wijzigingen die die bepaling reeds heeft ondergaan moeten worden vermeld, voor zover die wijzigingen nog van toepassing zijn.¹⁴

¹³ In zoverre het toepassingsgebied van de ontworpen wetgeving beperkt is tot de spoorwegen die beheerd worden door de NMBS, hetgeen, gelet op artikel 2 van de codex, dat niet gewijzigd wordt bij het voorontwerp, het geval lijkt te zijn.

¹⁴ Beginselen van de wetgevingstechniek – Handleiding voor het opstellen van wetgevende en reglementaire teksten, www.raadvst-consetat.be, tab “Wetgevingstechniek”, aanbeveling 113.

la gestion des voies ferrées dépendant de la SNCB¹³ et de la police générale et la réglementation relatives aux communications et aux transports, ces dispositifs ayant pour objet d’assurer la sécurité et la fluidité de la circulation ferroviaire, indépendamment de la question de savoir si l’entreprise ferroviaire se livre à du transport de personnes ou de marchandises. Une telle matière relève de la seule compétence de l’autorité fédérale.

Dans l’exercice de cette compétence, l’autorité fédérale doit respecter le principe de proportionnalité en veillant à ne pas rendre impossible ou exagérément difficile l’exercice par les entités fédérées de leurs propres compétences, telle que la compétence des régions de régler l’accès à la profession. À cet égard, le dispositif en projet ne soulève pas de difficulté.

Il s’ensuit que l’autorité fédérale est compétente pour adopter les dispositions de l’avant-projet mentionnées aux points 3.2 à 3.4, notamment celles relatives à la couverture de la responsabilité civile des entreprises ferroviaires, ainsi qu’à la formation et à la certification des conducteurs et accompagnateurs de train.

OBSERVATIONS PARTICULIÈRES

Dispositif

Article 2

L’article 2 de l’avant-projet mentionne qu’il vise à transposer la directive 2016/882/UE de la Commission du 1^{er} juin 2016 “modifiant la directive 2007/59/CE du Parlement et du Conseil en ce qui concerne les exigences linguistiques”.

Il convient de prévoir l’insertion de cette mention dans l’article 1^{er} du code.

Article 3

Dans la phrase liminaire, il convient de préciser que l’article 3 du code a déjà été modifié par l’arrêté royal du 21 décembre 2013 et par la loi du 15 juin 2015.

Cette observation vaut également pour les autres dispositions modificatives que comporte l’avant-projet, dans lesquelles l’identification de la disposition modifiée doit être accompagnée de la mention des modifications qui y ont déjà été apportées, pour autant que ces dernières soient encore en vigueur.¹⁴

¹³ En tant que le champ d’application de la législation en projet est limité aux voies ferrées gérées par la SNCB, ce qui, vu l’article 2 du code qui n’est pas modifié par l’avant-projet, semble être le cas.

¹⁴ Principes de technique législative – Guide de rédaction des textes législatifs et réglementaires, www.raadvstconsetat.be, onglet “Technique législative”, recommandation n° 113.

Artikel 9

Zoals reeds wordt aangegeven in de adviesaanvraag, is de wijziging die artikel 9 van het voorontwerp aanbrengt in artikel 24 van de codex reeds doorgevoerd bij de wet van 15 juni 2015 “tot wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex”.

Artikel 9 moet dan ook worden weggelaten uit het voorontwerp.

Artikel 16

1. Het vijfde en zesde lid van het ontworpen artikel 76, § 4, zijn niet nauwkeurig gesteld.

Uit die bepalingen blijkt immers niet wanneer de termijn ingaat waarover de veiligheidsinstantie beschikt om uitspraak te doen over het verzoek om verlenging van de termijn dat ingediend is door de overtreder.

Zo dit strookt met de bedoeling van de steller van de tekst behoren in het vijfde lid de woorden “na ontvangst van het verzoek” ingevoegd te worden tussen de woorden “vijftien dagen” en “beslist”.

2. Het ontworpen artikel 76, § 5, derde lid, luidt als volgt:

“Dit artikel is van toepassing in het geval van het in artikel 221/3 bedoelde beroep.”

In de voorliggende tekst moet nauwkeuriger worden aangegeven welke bepalingen van het ontworpen artikel 76 van toepassing worden verklaard op dat beroep.

Artikel 31

1. In het ontworpen artikel 92, § 2, eerste lid, dient de verwijzing naar “het eerste lid” vervangen te worden door een verwijzing naar “paragraaf 1”.

2. In de Franse tekst van het ontworpen artikel 92, § 2, vierde lid, behoren de woorden “au paragraphe 3” vervangen te worden door de woorden “à l’alinéa 3”.

Artikel 41

Aangezien volgens de bespreking van artikel 41 van het voorontwerp de onenigheid waarvan sprake in artikel 136, tweede lid, van de codex in feite een meningsverschil is tussen een werkgever en de treinbestuurder die hij tewerkstelt, zou het beter zijn om te schrijven “in geval van onenigheid tussen de partijen bij een arbeidsverhouding”.

Artikel 55

In de Franse tekst behoort ter wille van de samenhang met de terminologie gebezigd in artikel 56 van het voorontwerp het woord “reconnus” vervangen te worden door het woord “agrées”.

Article 9

Comme le relève la demande d’avis, la modification que l’article 9 de l’avant-projet vise à apporter à l’article 24 du code a déjà été opérée par la loi du 15 juin 2015 “portant modification de la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire”.

L’article 9 doit dès lors être omis de l’avant-projet.

Article 16

1. À l’article 76, § 4, en projet, les alinéas 5 et 6 manquent de précision.

En effet, il ne résulte pas de ces dispositions quand commence à courir le délai imparti à l’autorité de sécurité pour statuer sur la demande de prolongation de délai adressée par le contrevenant.

Si telle est bien l’intention de l’auteur du texte, il y a lieu de compléter l’alinéa 5 par les mots “à dater de la réception de la demande”.

2. À l’article 76, § 5, en projet, l’alinéa 3 énonce:

“Le présent article s’applique dans le cas du recours visé à l’article 221/3”.

Il convient que le texte à l’examen identifie plus précisément les dispositions de l’article 76 en projet qu’il entend rendre applicables à ce recours.

Article 31

1. À l’article 92, § 2, alinéa 1^{er}, en projet, la référence faite “à l’alinéa 1^{er}” doit être remplacée par une référence “au paragraphe 1^{er}”.

2. À l’article 92, § 2, alinéa 4, en projet, dans la version française du texte, les mots “au paragraphe 3” doivent être remplacés par les mots “à l’alinéa 3”.

Article 41

Dès lors qu’aux termes du commentaire de l’article 41 de l’avant-projet, le désaccord dont question à l’article 136, alinéa 2, du code est en réalité un différend entre un employeur et le conducteur de train qu’il occupe, mieux vaudrait préciser “en cas de désaccord entre les parties à la relation du travail”.

Article 55

Dans la version française, par souci de cohérence avec la terminologie utilisée à l’article 56 de l’avant-projet, le mot “reconnus” sera remplacé par celui de “agrées”.

Artikel 71

1. In de Franse tekst van het ontworpen artikel 216/3, § 1, 16°, behoort het woord “Grave” toegevoegd te worden na de woorden “provoquer un accident”.

2. In de opsomming van de inbreuken van de derde graad in het ontworpen artikel 216/3, § 1, wordt geen melding gemaakt van de inbreuk die thans beschreven wordt in artikel 214, 29°, van de codex, dat luidt als volgt:

“29° het niet respecteren door de met het onderhoud belaste entiteit van de in de artikelen 106 tot 109 voorgeschreven regels betreffende de certificering, wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 4 000 tot 8 000 euro”.

Op een vraag in dat verband heeft de gemachtigde ambtenaar bevestigd dat het om een vergetelheid gaat die moet worden rechtgezet.

Dit moet dan ook worden rechtgezet.

Artikel 74

Het ontworpen artikel 220, § 2, eerste lid, legt elke opleider of elk opleidingscentrum, elke spoorwegonderneming en elke infrastructuurbeheerder die een onafhankelijke evaluatie heeft laten uitvoeren de verplichting op om de veiligheidsinstantie op de hoogte te brengen van de resultaten.

Aangezien het gaat om een verplichting die, wanneer ze niet wordt nagekomen, aanleiding geeft tot een bestuurlijke straf op grond van het ontworpen artikel 216/1, § 1, 7°, behoort in het ontworpen artikel 220, § 2, eerste lid, de termijn bepaald te worden waarbinnen de resultaten van de onafhankelijke evaluatie moeten worden meegedeeld aan de veiligheidsinstantie.

Artikel 77

Er behoort verwezen te worden naar punt 4, e), van bijlage 1, en niet naar punt 3, e), van diezelfde bijlage.

De griffier,

COLETTE GIGOT

De voorzitter,

PIERRE LIÉNARDY

Article 71

1. À l'article 216/3, § 1^{er}, 16°, en projet, il convient d'ajouter, dans la version française du texte, le mot “grave” après les mots “provoquer un accident”.

2. L'énumération des infractions du troisième degré figurant à l'article 216/3, § 1^{er}, en projet, ne reprend pas l'infraction actuellement décrite à l'article 214, 29°, du code, lequel dispose:

“29° le non-respect, par l'entité en charge de l'entretien, des règles mentionnées dans les articles 106 à 109 concernant la certification, est sanctionné d'une amende administrative de 4000 à 8000 euros;”.

Interrogée sur ce point, la fonctionnaire déléguée a confirmé qu'il s'agit bien d'un oubli qui doit être corrigé.

Il en sera ainsi.

Article 74

L'article 220, § 2, alinéa 1^{er}, en projet impose à tout formateur ou centre de formation, toute entreprise ferroviaire ou tout gestionnaire de l'infrastructure qui a fait réaliser une évaluation indépendante, d'en communiquer les résultats à l'autorité de sécurité.

S'agissant d'une obligation dont le non-respect est sanctionné administrativement par l'article 216/1, § 1^{er}, 7°, en projet, il convient d'indiquer, à l'article 220, § 2, alinéa 1^{er}, en projet, le délai dans lequel les résultats de l'évaluation indépendante doivent être communiqués à l'autorité de sécurité.

Article 77

Il convient de viser le point 4, e), de l'annexe 1^{re}, et non le point 3, e), de cette même annexe.

*

Le greffier,

COLETTE GIGOT

Le président,

PIERRE LIÉNARDY

WETSONTWERP

FILIP,

KONING DER BELGEN,

*Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen,
Onze Groet*

Op de voordracht van de minister van Mobiliteit,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ:

De minister van Mobiliteit is ermee belast het ontwerp van wet, waarvan de tekst hierna volgt, in onze naam bij de Kamer van volksvertegenwoordigers in te dienen:

HOOFDSTUK 1**Algemene bepalingen****Artikel 1**

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

Art. 2

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

HOOFDSTUK 2**Wijziging aan de Spoorcodex****Art. 3**

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

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

PROJET DE LOI

PHILIPPE,

ROI DES BELGES,

*À tous, présents et à venir,
SALUT*

Sur la proposition du ministre de la Mobilité,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS:

Le ministre de la Mobilité est chargé 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.

Art. 2

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

CHAPITRE 2**Modification du Code ferroviaire****Art. 3**

L'article 1^{er}, alinéa 2 du Code ferroviaire, modifié par la loi du 15 juin 2015, est complété par le 5° rédigé comme suit:

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

Art. 4

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

1° de bepaling onder 8° wordt opgeheven;

2° de bepaling onder 17° wordt opgeheven;

3° de bepaling onder 39° wordt opgeheven;

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

Art. 5

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

Art. 6

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

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

Art. 7

In artikel 10 van dezelfde Codex, worden in de Nederlandse tekst de woorden “de installaties van de verkrijgers” vervangen door de woorden “de plaatsing van nutsvoorzieningen”.

Art. 8

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

Art. 4

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

1° le 8° est abrogé;

2° le 17° est abrogé;

3° le 39° est abrogé;

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

Art. 5

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

Art. 6

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

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

Art. 7

Dans l'article 10 du même Code, dans le texte néerlandais, les mots “de installaties van de verkrijgers” sont remplacés par les mots “de plaatsing van nutsvoorzieningen”.

Art. 8

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

Art. 9

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

Art. 10

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

Art. 11

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

Art. 12

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

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

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

Art. 13

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

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

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

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

Art. 9

Dans l'article 23, alinéa 1^{er}, du même Code, les mots “le bénéficiaire d'un sillon” sont remplacés par les mots “une entreprise ferroviaire”.

Art. 10

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

Art. 11

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

Art. 12

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

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

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

Art. 13

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

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

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

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

Art. 14

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

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

2° in paragraaf 2 wordt het eerste lid opgeheven.

Art. 15

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

Art. 16

Artikel 76 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt:

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

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

1° de naam van de vermoedelijke overtreder;

2° de inbreuk;

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

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

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

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

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

Art. 14

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

1° dans le paragraphe 1^{er}, le 1° est abrogé;

2° dans le paragraphe 2, l'alinéa 1^{er} est abrogé.

Art. 15

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

Art. 16

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

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

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

1° le nom du contrevenant présumé;

2° l'infraction;

3° la description des faits constituant l'infraction.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2° hij mondeling zijn schriftelijk verweer kan toelichten;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

§ 8. Een bestuurlijke boete, kan niet worden opgelegd:

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

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

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

Art. 17

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

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

Art. 18

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

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

2° het tweede lid wordt opgeheven.

Art. 19

Artikel 79 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt:

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

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

§ 8. Une amende administrative ne peut être infligée:

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

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

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

Art. 17

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

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

Art. 18

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

1° à l'alinéa 1^{er}, d), les mots “article 93” sont remplacés par les mots “article 92”;

2° l'alinéa 2 est abrogé.

Art. 19

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

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

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

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

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

De oorspronkelijke index is de gezondheidsindex van november 2009.

Het bekomen resultaat wordt afgerond:

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

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

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

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

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

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

In deze gevallen, en op voorwaarde dat de aanvraag alle nodige elementen bevat, wordt het dossier als volledig beschouwd en beginnen de termijnen die door

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

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

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

Le nouvel indice est l'indice santé du mois de novembre de l'année précédant l'année dans laquelle les montants sont adaptés conformément à l'alinéa 1^{er}.

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

Le résultat obtenu est arrondi:

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

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

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

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

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

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

Dans ces cas, et à la condition que la demande contienne tous les éléments nécessaires, le dossier est considéré comme complet et les délais fixés par ou en

of overeenkomstig deze Codex voor de uitvoering van de gevraagde prestatie of voor het onderzoek van het betrokken dossier werden vastgelegd, te lopen op de dag van ontvangst van de betaling.

In afwijking van het eerste en het tweede lid, wanneer een vergunning van treinbestuurder wordt aangevraagd door een entiteit die handelt in naam en voor rekening van een kandidaat treinbestuurder overeenkomstig artikel 128, betaalt deze entiteit de retributie bedoeld in artikel 81 nadat de veiligheidsinstantie zijn aanvraag heeft onderzocht.

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

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

Art. 20

Artikel 80 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt:

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

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

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

Art. 21

Artikel 81 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt:

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

vertu du présent Code pour l'exécution de la prestation demandée ou pour l'examen du dossier concerné commençant à courir à la date de réception du paiement.

Par dérogation aux alinéas 1^{er} et 2, lorsqu'une demande de licence de conducteur de train est introduite par une entité agissant au nom et pour le compte du candidat conducteur de train conformément à l'article 128, cette entité paie la redevance visée à l'article 81 après que l'autorité ait examiné la demande.

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

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

Art. 20

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

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

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

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

Art. 21

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

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

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

2° 40 euro voor de afgifte van duplicaten”.

Art. 22

Artikel 82 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt:

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

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

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

Art. 23

Artikel 83 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt:

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 22

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

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

La redevance est fixée à 20 euros par membre du personnel qui dispose d'une licence ou d'un certificat à la date du 1^{er} janvier de l'année courante.

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

Art. 23

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

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

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

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

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

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

Les redevances visées à l'alinéa 1^{er} s'appliquent également à la demande de révision ou de renouvellement de la reconnaissance.”.

Art. 24

Artikel 84 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt:

“Art. 84. De personen of instellingen die een erkenningsaanvraag indienen om met het medisch onderzoek en het bedrijfspsychologisch onderzoek belast te worden, overeenkomstig artikel 127, vierde en vijfde lid, betalen voor het onderzoek van hun dossier een retributie vastgesteld als volgt:

1° 2 000 euro voor een persoon;

2° 2 500 euro voor een instelling.

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

Art. 25

Artikel 85 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt:

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

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

Art. 26

Artikel 86 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt:

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

Art. 27

Artikel 87 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt:

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

Art. 24

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

“Art. 84. Les personnes ou organismes qui introduisent une demande de reconnaissance pour être chargés de l'examen médical et de l'examen psychologique sur le plan professionnel en application de l'article 127, alinéas 4 et 5, s'acquittent pour l'examen de leur dossier d'une redevance fixée comme suit:

1° 2 000 euros pour une personne;

2° 2 500 euros pour un organisme.

Les redevances visées à l'alinéa 1^{er} s'appliquent également à la demande de révision ou de renouvellement de la reconnaissance.”

Art. 25

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

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

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

Art. 26

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

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

Art. 27

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

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

Art. 28

Artikel 88 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt:

“Art. 88. De aanvrager van een veiligheidscertificaat deel A of deel B bedoeld in artikel 99 betaalt voor het onderzoek van het dossier met betrekking tot de oorspronkelijke aanvraag, de herziening of vernieuwing een retributie vastgesteld als volgt:

1° 5 000 euro voor de aanvrager van een veiligheidscertificaat deel A;

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

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

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

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

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

Art. 29

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

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

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

Art. 30

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

Art. 28

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

“Art. 88. Le demandeur d'un certificat de sécurité partie A ou B visé à l'article 99 s'acquitte, pour l'examen du dossier relatif à la demande initiale, à la révision ou au renouvellement, d'une redevance fixée comme suit:

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

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

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

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

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

Pour le demandeur d'un certificat de sécurité partie B qui transporte aussi bien des voyageurs que des marchandises, les montants visés à l'alinéa 1^{er}, 2° à 5°, sont additionnés.

Art. 29

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

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

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

Art. 30

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 31

Artikel 92 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 31

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

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

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

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

3° de resultaten van de interne veiligheidsaudits;

4° opmerkingen over functionele tekortkomingen en gebreken in de spoorwegactiviteiten en in het infrastructuurbeheer, die voor de veiligheidsinstantie van belang kunnen zijn.

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

De veiligheidsinstantie publiceert een model van veiligheidsverslag op haar internetsite.

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

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

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

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

Art. 32

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

“Art. 94/1. § 1. Om 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 of hij beroep kan doen.

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

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

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

3° les résultats des audits de sécurité internes;

4° des observations sur les insuffisances et les défauts de fonctionnement des opérations ferroviaires et de la gestion de l'infrastructure qui peuvent présenter un intérêt pour l'autorité de sécurité.

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

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

§ 2. Les entreprises ferroviaires transmettent une copie du rapport visé au paragraphe 1^{er} au gestionnaire de l'infrastructure.

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

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

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

Art. 32

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

“Art. 94/1. § 1^{er}. 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 auquel elle ou il peut faire appel.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1° de spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder duidelijk identificeert als verantwoordelijke voor het veilig rijden van de trein;

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

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

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

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

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

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

4° le cas échéant, la liste des protocoles locaux qui doivent être connus de l'auxiliaire.

En cas de modification des informations visées à l'alinéa 3, l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure en informe immédiatement l'autorité de sécurité.

§ 3. L'octroi du statut d'auxiliaire visé au paragraphe 2 ne décharge pas l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure de sa responsabilité et de ses obligations en matière de sécurité et de transfert des capacités, conformément à l'article 29.

Le recours à un auxiliaire ne peut pas contrevenir à l'application des règles de la concurrence ou constituer une distorsion en matière de marchés des services ferroviaires conformément à l'article 62, § 3.

§ 4. L'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure qui fait appel à un auxiliaire conclut avec lui un accord qui:

1° identifie clairement l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure comme responsable de l'opération sûre du train;

2° inclut le contenu et les modalités du transfert de toutes les informations relatives à la sécurité entre les parties contractantes.

§ 5. L'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure qui fait appel à un auxiliaire contrôle les risques des opérations et reste responsable de coordonner et de gérer l'exploitation sûre des trains.

Cette disposition est applicable même si l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure soustraite à la fois les ressources matérielles et humaines nécessaires à l'exploitation.

La charge de la preuve de la maîtrise des risques pèse dans tous les cas sur l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure qui fait appel à un auxiliaire.

§ 6. 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.

§ 7. Als een spoorwegonderneming of een infrastructuurbeheerder beroep doet op een spoorwegonderneming als hulponderneming, kan zij of hij, 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 beroep doet op een hulponderneming integreert de certificering van het veiligheidspersoneel van de hulponderneming in haar veiligheidscertificaat, met inbegrip van de aflevering van het aanvullend bevoegdheidsbewijs bedoeld in titel 5, hoofdstuk 1, afdeling 3.”

Art. 33

In artikel 98 van dezelfde Codex, worden de woorden “, vernieuwd, geschorst” ingevoegd tussen de woorden “verlengd” en de woorden “en ingetrokken”.

Art. 34

Artikel 99, § 2, tweede lid van dezelfde Codex wordt aangevuld met de volgende zin:

“De certificering is gebaseerd op de documentatie die door de spoorwegonderneming werd verstrekt overeenkomstig bijlage 27.”

Art. 35

In artikel 103 van dezelfde Codex, worden de woorden “, de verlenging, de schorsing” ingevoegd tussen de woorden “de vernieuwing” en de woorden “en de intrekking”.

Art. 36

In artikel 111, § 1, van dezelfde Codex wordt de bepaling onder 3° vervangen als volgt:

§ 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.

§ 7. Lorsqu'une entreprise ferroviaire ou un gestionnaire de l'infrastructure fait appel à une entreprise ferroviaire comme auxiliaire, il ou elle peut prendre en compte, pour décider de l'étendue de son analyse préalable, le fait que cette entreprise ferroviaire à laquelle il ou elle fait appel comme auxiliaire dispose ou pas d'un certificat de sécurité valable.

§ 8. L'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure qui recourt à un auxiliaire intègre dans son système de gestion de la sécurité la certification du personnel de sécurité de l'auxiliaire, y compris la délivrance de l'attestation complémentaire visée au titre 5, chapitre 1^{er}, section 3.”

Art. 33

Dans l'article 98 du même Code, les mots “, de renouvellement, de suspension” sont insérés entre les mots “de prorogation” et les mots “ou de retrait”.

Art. 34

L'article 99, § 2, alinéa 2, du même Code, est complété par la phrase suivante:

“La certification est fondée sur la documentation soumise par l'entreprise ferroviaire conformément à l'annexe 27.”

Art. 35

Dans l'article 103 du même Code, les mots “, de prorogation, de suspension” sont insérés entre les mots “de renouvellement” et les mots “et de retrait”.

Art. 36

Dans l'article 111, § 1^{er}, du même Code, le 3° est remplacé par ce qui suit:

“3° kan onderzoeken voeren naar andere dan in de punten 1° en 2° bedoelde exploitatieongevallen en -incidenten en naar ongevallen en incidenten met een weerslag op de exploitatie volgens de door de Koning bepaalde criteria en regels;”.

Art. 37

Artikel 112 van dezelfde Codex, gewijzigd bij de wet van 15 juni 2015, wordt aangevuld met de paragrafen 8 en 9, luidende:

“§ 8. Er kan geen bestuurlijke boete worden opgelegd indien:

1° door de strafrechter voor het feit in kwestie al eerder een straf werd opgelegd;

2° het feit in kwestie eerder al geleid heeft tot een vrijspraak, een eenvoudige schuldigverklaring, een opschorting van de uitspraak van de veroordeling of een minnelijke schikking bedoeld in artikel 216*bis* van het Wetboek van Strafvordering.

§ 9. Indien de overtreder strafrechtelijk vervolgd wordt voor feiten die onlosmakelijk samenhangen met het feit waarvoor het onderzoeksorgaan een bestuurlijke boete wil opleggen, worden de in dit artikel vermelde termijnen opgeschort tot de strafrechter uitspraak heeft gedaan.”.

Art. 38

In titel 4, hoofdstuk 6, van dezelfde Codex wordt een afdeling 2/1 ingevoegd, luidende “Vergoeding voor prestaties”.

Art. 39

In afdeling 2/1 van dezelfde Codex, ingevoegd bij artikel 38, wordt een artikel 112/1 ingevoegd, luidende:

“Art. 112/1. § 1. De houder van een veiligheidsvergunning en de houders van een veiligheidscertificaat deel B die gebruik maken van het netwerk zijn, met het oog op de dekking van de kosten van het onderzoeksorgaan voor het onderzoek van ongevallen en van het algemeen veiligheidsniveau, een jaarlijkse retributie verschuldigd.

§ 2. De Koning bepaalt het bedrag bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad.

“3° peut analyser tout accident et incident d’exploitation non visé aux points 1° et 2° ainsi que tout accident et incident affectant l’exploitation selon les critères et modalités fixés par le Roi;”.

Art. 37

L’article 112 du même Code, modifié par la loi du 15 juin 2015, est complété par les paragraphes 8 et 9 rédigés comme suit:

“§ 8. Une amende administrative ne peut être infligée:

1° lorsque le juge pénal a déjà infligé une peine pour les mêmes faits;

2° lorsque les faits ont déjà donné lieu à un acquittement, à une simple déclaration de culpabilité, à une suspension du prononcé de la condamnation ou à une transaction visée à l’article 216*bis* du Code d’instruction criminelle.

§ 9. Si le contrevenant est poursuivi pénalement pour des faits qui sont indissociablement liés au fait pour lequel l’organisme d’enquête entend infliger une amende administrative, les délais mentionnés dans le présent article sont suspendus jusqu’au moment où le juge pénal a statué.”.

Art. 38

Dans le titre 4, chapitre 6, du même Code, il est inséré une section 2/1 intitulée “Rémunération des prestations”.

Art. 39

Dans la section 2/1 du même Code, insérée par l’article 38, il est inséré un article 112/1 rédigé comme suit:

“Art. 112/1. § 1^{er}. Le détenteur d’un agrément de sécurité et les détenteurs d’un certificat de sécurité partie B qui utilisent le réseau s’acquittent d’une redevance annuelle au titre de participation au recouvrement des coûts de l’organisme d’enquête pour les enquêtes d’accident et pour le niveau général de sécurité.

§ 2. Le Roi fixe le montant par arrêté délibéré en Conseil des ministres.

Per kwartaal is één vierde van het jaarbedrag verschuldigd.

§ 3. De retributie wordt verdeeld over de houder van een veiligheidsvergunning en de houders van een veiligheidscertificaat deel B.

Het aandeel van de houder van een veiligheidsvergunning is dertig procent van het totale bedrag.

Het aandeel van de houders van een veiligheidscertificaat deel B is zeventig procent van het totale bedrag.

Het aandeel van de houders van een veiligheidscertificaat deel B wordt verdeeld over de houders in verhouding tot het aantal trein-kilometers dat zij ge-presteerd hebben tijdens het kwartaal dat afgesloten werd drie maanden voor het kwartaal waarop de retributie betrekking heeft. Onmiddellijk na afsluiting van elk kwartaal worden de trein-kilometers, ge-presteerd door elke houder van een veiligheidscertificaat deel B, door de houder van de veiligheidsvergunning aan het onderzoeksorgaan meegedeeld dat deze informatie daarna doorstuurt naar de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer.

§ 4. De houder van de veiligheidsvergunning en de houders van een veiligheidscertificaat deel B betalen de in artikel 112/1 bedoelde retributie aan het onderzoeksorgaan bij het begin van het kwartaal, ten laatste dertig dagen volgend op de datum van de factuur en volgens de instructies die in die factuur zijn opgenomen.

§ 5. In geval van niet-betaling geeft het onderzoeksorgaan hiervan kennis aan de veiligheidsinstantie, die de geldigheid van de veiligheidsvergunning of het veiligheidscertificaat kan opschorten.”

Art. 40

In artikel 132, § 1, van dezelfde Codex, wordt de bepaling onder 1° vervangen als volgt:

“1° houdt een register bij van alle afgegeven, bijgewerkte, vernieuwde, gewijzigde, vervallen, geschorste, ingetrokken of als verloren, gestolen of vernietigd opgegeven vergunningen van treinbestuurder. Dit register bevat voor iedere vergunning de in bijlage 7/1 voorgeschreven gegevens. Deze gegevens zijn beschikbaar door middel van nationaal nummer dat aan elke bestuurder is toegewezen. Dit register wordt regelmatig bijgewerkt;”.

Par trimestre, un quart du montant annuel est dû.

§ 3. La redevance est répartie entre le détenteur d'un agrément de sécurité et les détenteurs d'un certificat de sécurité partie B.

La part du détenteur d'un agrément de sécurité s'élève à trente pourcent du montant total.

La part des détenteurs d'un certificat de sécurité partie B s'élève à septante pourcent du montant total.

La part des détenteurs d'un certificat de sécurité partie B est répartie entre les détenteurs en proportion du nombre de trains-kilomètres qu'ils ont prestés au courant du trimestre clôturé trois mois avant le trimestre concerné par la redevance. Les trains-kilomètres, prestés par chaque détenteur d'un certificat de sécurité partie B, sont communiqués par le détenteur de l'agrément de sécurité à l'organisme d'enquête, qui transmet ensuite cette information au Service public fédéral Mobilité et Transports immédiatement après la clôture de chaque trimestre.

§ 4. Le détenteur de l'agrément de sécurité et les détenteurs d'un certificat de sécurité partie B paient la redevance à l'organisme d'enquête au début du trimestre, au plus tard trente jours après la date de la facture et en suivant les instructions figurant dans cette facture.

§ 5. En cas de non-paiement, l'organisme d'enquête informe l'autorité de sécurité, qui peut suspendre la validité de l'agrément de sécurité ou du certificat de sécurité.”

Art. 40

Dans l'article 132, § 1^{er}, du même Code, le 1° est remplacé par ce qui suit:

“1° tient un registre de toutes les licences de conducteur de train délivrées, mises à jour, renouvelées, modifiées, expirées, suspendues, retirées ou déclarées perdues, volées ou détruites. Ce registre contient pour chaque licence les données indiquées à l'annexe 7/1. Ces données sont accessibles au moyen du numéro national attribué à chaque conducteur. Ce registre est mis à jour régulièrement;”.

Art. 41

Artikel 136, tweede lid, van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt:

“Ingeval van onenigheid tussen de partijen bij een arbeidsverhouding kunnen zij in beroep gaan bij de Arbeidsrechtbank.”.

Art. 42

In artikel 140, § 1, van dezelfde Codex, wordt de bepaling onder 1° vervangen als volgt:

“1° houden een register bij, of zorgen dat een register wordt bijgehouden, van alle afgegeven, bijgewerkte, vernieuwde, gewijzigde, vervallen, geschorste, ingetrokken of als verloren, gestolen of vernietigd opgegeven bevoegdheidsbewijzen. Dit register bevat voor ieder bevoegdheidsbewijs de in bijlage 7/1 voorgescreven gegevens, alsook de gegevens betreffende de periodieke controles vermeld in artikel 137. Dit register wordt regelmatig bijgewerkt;”.

Art. 43

In artikel 142 van dezelfde Codex wordt paragraaf 3 vervangen als volgt:

“§ 3. In geval van meningsverschil aangaande een beslissing van de veiligheidsinstantie betreffende een aanvraag in titel 5 kan de treinbestuurder of zijn werkgever een herziening van de beslissing vragen.

Op straffe van onontvankelijkheid dient hij de aanvraag tot herziening, naar behoren gemotiveerd, in bij de veiligheidsinstantie per aangetekende zending en dit gedurende de maand die volgt op de kennisgeving van de beslissing.

Na deze termijn is de beslissing definitief.

De veiligheidsinstantie neemt een beslissing binnen de twee maanden na ontvangst van de aanvraag tot herziening.”.

Art. 44

In artikel 150 van dezelfde Codex worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragraaf 1, worden in de Nederlandse tekst de woorden “brevet van vakbekwaamheid” vervangen door de woorden “brevet van professionele geschiktheid”;

Art. 41

L'article 136, alinéa 2, du même Code, est remplacé par ce qui suit:

“En cas de désaccord entre les parties à la relation du travail, elles peuvent saisir le Tribunal du travail.”.

Art. 42

Dans l'article 140, § 1^{er}, du même Code, le 1° est remplacé par ce qui suit:

“1° tiennent ou veillent à ce que soit tenu un registre de toutes les attestations ou copies d'attestations délivrées, mises à jour, renouvelées, modifiées, expirées, suspendues, retirées ou déclarées perdues, volées ou détruites. Ce registre contient pour chaque attestation les données indiquées à l'annexe 7/1 ainsi que les données relatives aux vérifications périodiques prévues à l'article 137. Ce registre est mis à jour régulièrement;”.

Art. 43

Dans l'article 142 du même Code, le paragraphe 3 est remplacé par ce qui suit:

“§ 3. En cas de désaccord avec une décision de l'autorité de sécurité relative à une demande visée au titre 5, le conducteur de train concerné ou son employeur peut demander la révision de la décision.

Sous peine d'irrecevabilité, il introduit la demande de révision, dûment motivée, auprès de l'autorité de sécurité par envoi recommandé dans un délai d'un mois à dater de la notification de la décision.

Après ce délai, la décision est définitive.

L'autorité de sécurité statue dans les deux mois de la réception de la demande de révision.”.

Art. 44

Dans l'article 150 du même Code, les modifications suivantes sont apportées:

1° dans le paragraphe 1^{er}, dans le texte néerlandais, les mots “brevet van vakbekwaamheid” sont remplacés par les mots “brevet van professionele geschiktheid”;

2° in paragraaf 1, zesde lid, worden de woorden “van deze Spoorcodex” vervangen door de woorden “van dit hoofdstuk”;

3° de woorden “de opleidingsinstelling” en “opleidingsinstellingen” worden telkens respectievelijk vervangen door de woorden “het opleidingscentrum” en “opleidingscentra”.

Art. 45

In artikel 151 van dezelfde Codex worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in de bepaling onder 2° worden de woorden “opleidingsinstellingen” vervangen door de woorden “opleidingscentra”;

2° in de bepalingen onder 3° en 4°, worden de woorden “brevet van begeleider van reizigerstreinen” vervangen door de woorden “brevet van professionele geschiktheid”;

3° in de bepaling onder 3° worden in de Nederlandse tekst de woorden “vereiste vakbekwaamheid” vervangen door de woorden “vereiste professionele geschiktheid”.

Art. 46

In titel 5, hoofdstuk 2, van dezelfde Codex wordt een artikel 151/1 ingevoegd, luidende:

“Art. 151/1. Uiterlijk op 31 december 2017, en in afwijking van de artikelen 150 en 151, voeren de spoorwondernemingen voor de certificering van begeleiders van reizigerstreinen eigen processen in.

Zij nemen deze processen op in hun veiligheidsbeheerssysteem.

Deze processen:

1° zijn in overeenstemming met het Besluit nr. 2012/757 van de Commissie van 14 november 2012 betreffende de technische specificaties inzake interoperabiliteit van het subsysteem exploitatie en verkeersleiding van het spoorwegsysteem in de Europese Unie en tot wijziging van Beschikking 2007/756/EG en aan andere toepasselijke Europese regels;

2° verzekeren een veiligheidsniveau dat minstens gelijkwaardig is aan het veiligheidsniveau dat verzekerd

2° dans le paragraphe 1^{er}, alinéa 6, les mots “du présent Code ferroviaire” sont remplacés par les mots “du présent chapitre”;

3° les mots “l’organisme de formation” et “les organismes de formation” sont à chaque fois et respectivement remplacés par les mots “le centre de formation” et “les centres de formation”.

Art. 45

Dans l’article 151 du même Code, les modifications suivantes sont apportées:

1° dans le 2° les mots “les organismes de formation” sont remplacés par les mots “les centres de formation”;

2° dans le 3° et le 4°, les mots “brevet d’accompagnateur de trains de voyageurs” sont remplacés par les mots “le brevet d’aptitude professionnelle”;

3° dans le 3°, dans le texte néerlandais, les mots “vereiste vakbekwaamheid” sont remplacés par les mots “vereiste professionele geschiktheid”.

Art. 46

Dans le titre 5, chapitre 2, du même Code, il est inséré un article 151/1, rédigé comme suit:

“Art. 151/1. Au plus tard pour le 31 décembre 2017, et par dérogation aux articles 150 et 151, les entreprises ferroviaires mettent en place leurs propres processus pour la certification des accompagnateurs de trains de voyageurs.

Elles intègrent ces processus dans leur système de gestion de la sécurité.

Ces processus:

1° sont conformes à la Décision de la Commission n° 2012/757 du 14 novembre 2012 concernant la spécification technique d’interopérabilité relative au sous-système Exploitation et gestion du trafic du système ferroviaire de l’Union européenne et modifiant la décision 2007/756/CE et aux autres règles européennes applicables;

2° assurent un niveau de sécurité au moins équivalent au niveau de sécurité assuré par les dispositions

wordt door de bepalingen die door de Koning op grond van de artikelen 68, § 2, derde lid, en 151 genomen zijn.

De attesten van begeleider van reizigerstreinen bedoeld in artikel 150, § 2, die afgeleverd zijn door de veiligheidsinstantie, vervallen op het ogenblik waarop de spoorwegonderneming de processen, bedoeld in het eerste lid, heeft ingevoerd of uiterlijk op 31 december 2017.”

Art. 47

Artikel 168 van dezelfde Codex wordt aangevuld met een paragraaf 8, luidende:

“§ 8. De Koning bepaalt de procedure en de nadere regels van indiening van de aanvraag en voor het verkrijgen van de toelating tot indienststelling van de subsystemen.”

Art. 48

In titel 6, hoofdstuk 4, van dezelfde Codex wordt het opschrift van afdeling 5 vervangen als volgt:

“Indienststelling van bestaande subsystemen na een vernieuwing of een verbetering”.

Art. 49

In titel 6, hoofdstuk 4, afdeling 5, van dezelfde Codex, wordt onderafdeling 1, die artikel 177 bevat, opgeheven.

Art. 50

In titel 6, hoofdstuk 4, afdeling 5, van dezelfde Codex, worden onderafdeling 2 en artikel 179 opgeheven.

Art. 51

Artikel 178 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt:

“Art. 178. § 1. In geval van vernieuwing of verbetering dient de aanbestedende dienst, de constructeur of hun lasthebber in de Europese Unie een conceptdossier in bij de veiligheidsinstantie waarin het project beschreven wordt.

arrêtées par le Roi en vertu des articles 68, § 2, alinéa 3, et 151.

Les certificats d'accompagnateurs de trains de voyageurs visés à l'article 150, § 2, qui sont délivrés par l'autorité de sécurité, prennent fin au moment où l'entreprise ferroviaire a mis en place les processus visés à l'alinéa 1^{er} ou au plus tard le 31 décembre 2017.”

Art. 47

L'article 168 du même Code est complété par un paragraphe 8, rédigé comme suit:

“§ 8. Le Roi fixe les modalités d'introduction de la demande, la procédure et les conditions d'obtention de l'autorisation de mise en service des sous-systèmes.”

Art. 48

Dans le titre 6, chapitre 4, du même Code, l'intitulé de la section 5 est remplacé par ce qui suit:

“Mise en service des sous-systèmes existants après un renouvellement ou un réaménagement”.

Art. 49

Dans le titre 6, chapitre 4, section 5, du même Code, la sous-section 1^{re}, comportant l'article 177, est abrogée.

Art. 50

Dans le titre 6, chapitre 4, section 5, du même Code, la sous-section 2 et l'article 179 sont abrogés.

Art. 51

L'article 178 du même Code est remplacé par ce qui suit:

“Art. 178. § 1^{er}. En cas de renouvellement ou de réaménagement, l'entité adjudicatrice, le constructeur ou leur mandataire dans l'Union européenne introduit auprès de l'autorité de sécurité un dossier de conception décrivant le projet.

De Koning bepaalt de procedure en de nadere regels van indiening van het conceptdossier bedoeld in het eerste lid.

§ 2. Na het dossier te hebben bestudeerd, beslist de veiligheidsinstantie, mede in het licht van de uitvoeringsstrategie vermeld in de van toepassing zijnde TSI, of de omvang van de werkzaamheden het rechtvaardigt dat een nieuwe toelating tot indienststelling in de zin van deze Spoorcodex wordt vereist.

Een nieuwe toelating tot indienststelling is steeds vereist wanneer de voorgenomen werkzaamheden negatieve gevolgen kunnen hebben voor het algemeen veiligheidsniveau van het betrokken subsysteem.

§ 3. De veiligheidsinstantie neemt een beslissing uiterlijk vier maanden na de indiening van het volledige conceptdossier.

Als zij beslist dat een nieuwe toelating nodig is, vermeldt zij in haar beslissing in welke mate de TSI's op het project moeten worden toegepast.

Als een nieuwe toelating nodig is, dient de aanbestedende dienst, de constructeur of hun lasthebber in de Europese Unie een aanvraag in volgens de nadere regels bepaald door de Koning overeenkomstig artikel 168, § 8.

§ 4. Wanneer de TSI niet volledig wordt toegepast, stelt de veiligheidsinstantie de Europese Commissie in kennis van de redenen, de technische kenmerken die van toepassing zijn in plaats van de TSI, en de instanties die, wat voormelde kenmerken betreft, belast zijn met de in artikel 174 bedoelde keuringsprocedure.”

Art. 52

In titel 6, hoofdstuk 5, afdeling 1, van dezelfde Codex wordt een artikel 180/1 ingevoegd, luidende:

“Art. 180/1. § 1. In geval van vernieuwing of verbetering dient de aanbestedende dienst, de constructeur of hun lasthebber in de Europese Unie een conceptdossier in bij de veiligheidsinstantie waarin het project beschreven wordt volgens de door de Koning te bepalen nadere regels.

De Koning bepaalt de procedure en de nadere regels van indiening van het conceptdossier bedoeld in het eerste lid.

§ 2. Na het dossier te hebben bestudeerd, beslist de veiligheidsinstantie, mede in het licht van de

Le Roi détermine la procédure et les modalités pour introduire le dossier de conception, visé à l’alinéa 1^{er}.

§ 2. Après examen du dossier, l’autorité de sécurité décide, en tenant compte de la stratégie de mise en œuvre indiquée dans la STI applicable, si l’importance de travaux justifie la nécessité d’une nouvelle autorisation de mise en service au sens du présent Code ferroviaire.

Une nouvelle autorisation de mise en service est nécessaire chaque fois que le niveau global de sécurité du sous-système concerné peut être affecté négativement par les travaux envisagés.

§ 3. L’autorité de sécurité arrête sa décision au plus tard quatre mois après l’introduction du dossier complet de conception.

Si elle décide qu’une nouvelle autorisation est requise, elle indique dans sa décision la mesure dans laquelle les STI doivent être appliquées au projet.

Si une nouvelle autorisation est requise, l’entité adjudicatrice, le constructeur ou leur mandataire dans l’Union européenne introduit une demande selon les modalités fixées par le Roi conformément à l’article 168, § 8.

§ 4. Si la STI n’est pas pleinement appliquée, l’autorité de sécurité en notifie à la Commission européenne les motifs, les caractéristiques techniques qui s’appliquent au lieu de la STI, et les organismes chargés d’appliquer, en ce qui concerne ces caractéristiques, la procédure de vérification visée à l’article 174.”

Art. 52

Dans le titre 6, chapitre 5, section 1^{re}, du même Code, il est inséré un article 180/1, rédigé comme suit:

“Art. 180/1. § 1^{er}. En cas de renouvellement ou de réaménagement, l’entité adjudicatrice, le constructeur ou leur mandataire dans l’Union européenne introduit auprès de l’autorité de sécurité un dossier de conception décrivant le projet selon les modalités déterminées par le Roi.

Le Roi détermine la procédure et les modalités pour introduire le dossier de conception visé à l’alinéa 1^{er}.

§ 2. Après examen du dossier, l’autorité de sécurité décide, en tenant compte de la stratégie de mise en

uitvoeringsstrategie vermeld in de van toepassing zijnde TSI, of de omvang van de werkzaamheden het rechtvaardigt dat een nieuwe toelating tot indienststelling in de zin van deze Spoorcodex wordt vereist.

Een nieuwe toelating tot indienststelling is steeds vereist wanneer de voorgenomen werkzaamheden negatieve gevolgen kunnen hebben voor het algemeen veiligheidsniveau van het betrokken voertuig.

§ 3. De veiligheidsinstantie neemt een beslissing uiterlijk vier maanden na de indiening van het volledige conceptdossier.

Als zij beslist dat een nieuwe toelating nodig is, vermeldt zij in haar beslissing in welke mate de TSI's op het project moeten worden toegepast.

Als een nieuwe toelating nodig is, dient de aanbestedende dienst, de constructeur of hun lasthebber in de Europese Unie een aanvraag in volgens de nadere regels bepaald door de Koning overeenkomstig artikel 180, vierde lid.”

Art. 53

In artikel 194, 1° van dezelfde Codex, worden de woorden “§ 2” vervangen door de woorden “§ § 2 en 3”.

Art. 54

In artikel 198, 1° van dezelfde Codex, worden de woorden “§ 2” vervangen door de woorden “§ § 2 en 3”.

Art. 55

Artikel 201 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt:

“Art. 201. De instanties belast met de uitvoering van de procedure voor de beoordeling van de conformiteit of de geschiktheid voor gebruik bedoeld in de artikelen 162 tot 165 alsook van de keuringsprocedure bedoeld in artikel 172, die erkend willen worden als aangemelde instantie, voldoen aan de criteria van bijlage 21.”

Art. 56

Artikel 202 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt:

œuvre indiquée dans la STI applicable, si l'importance de travaux justifie la nécessité d'une nouvelle autorisation de mise en service au sens du présent Code ferroviaire.

Une nouvelle autorisation de mise en service est nécessaire chaque fois que le niveau global de sécurité du véhicule concerné peut être affecté négativement par les travaux envisagés.

§ 3. L'autorité de sécurité arrête sa décision au plus tard quatre mois après l'introduction du dossier de conception complet.

Si elle décide qu'une nouvelle autorisation est requise, elle indique dans sa décision la mesure dans laquelle les STI doivent être appliquées au projet.

Si une nouvelle autorisation est requise, l'entité adjudicatrice, le constructeur ou leur mandataire dans l'Union européenne introduit une demande conformément aux modalités fixées par le Roi conformément à l'article 180, alinéa 4.”

Art. 53

Dans l'article 194, 1°, du même Code, les mots “§ 2” sont remplacés par les mots “§ § 2 et 3”.

Art. 54

Dans l'article 198, 1°, du même Code, les mots “§ 2” sont remplacés par les mots “§ § 2 et 3”.

Art. 55

L'article 201 du même Code est remplacé par ce qui suit:

“Art. 201. Les organismes chargés d'effectuer la procédure d'évaluation de la conformité ou de l'aptitude à l'emploi visée aux articles 162 à 165 ainsi que la procédure de vérification visée à l'article 172 qui souhaitent être agréés comme organismes notifiés répondent aux critères de l'annexe 21.”

Art. 56

L'article 202 du même Code, est remplacé par ce qui suit:

“Art. 202. Om te kunnen worden erkend met het oog op hun aanmelding, moeten de betrokken instanties bewijzen dat zij geaccrediteerd zijn overeenkomstig de bepalingen van de Verordening (EG) Nr. 765/2008 van het Europees parlement en de Raad van 9 juli 2008 tot vaststelling van de eisen inzake accreditatie en markttoezicht betreffende het verhandelen van producten en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 339/93.

De erkenning vermeldt hun respectievelijke bevoegdheidsgebieden.

De Koning bepaalt de nadere regels voor het indienen van een erkenningsdossier, de procedure voor de toekenning van de erkenning en de regels inzake controle, schorsing en intrekking van de erkenning.”

Art. 57

In artikel 203, eerste lid, van dezelfde Codex worden de woorden “door hem” opgeheven.

Art. 58

In artikel 204 van dezelfde Codex, gewijzigd bij de wet van 15 juni 2015, worden de woorden “aan de aanmeldingscriteria” vervangen door de woorden “aan de criteria van bijlage 21”.

Art. 59

Artikel 205 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt:

“Art. 205. De instanties, die met de uitvoering van de keuringsprocedure van conformiteit met de veiligheidsvoorschriften zijn belast, bij afwezigheid van TSI's, wanneer de TSI's niet op het volledige netwerk van toepassing zijn, wanneer een afwijking werd aangemeld of wanneer in een specifiek geval de toepassing van de nationale voorschriften overeenkomstig artikel 174 noodzakelijk is, worden aangewezen volgens de criteria bepaald door de Koning.

De Koning bepaalt ook de nadere regels voor het indienen van de aanwijzingsaanvraag, de procedure voor de toekenning en de regels inzake controle, schorsing en intrekking van de aanwijzing.

De aanwijzing vermeldt hun respectievelijke bevoegdheidsgebieden.”

“Art. 202. Pour pouvoir être agréés en vue de leur notification, les organismes intéressés doivent faire la preuve qu'ils sont accrédités conformément aux dispositions du Règlement (CE) n° 765/2008 du Parlement européen et du Conseil du 9 juillet 2008 fixant les prescriptions relatives à l'accréditation et à la surveillance du marché pour la commercialisation des produits et abrogeant le règlement (CEE) n° 339/93.

L'agrément mentionne leurs domaines de compétence respectifs.

Le Roi fixe les modalités d'introduction du dossier d'agrément, la procédure pour la délivrance de l'agrément et les règles en matière de contrôle, de suspension et de retrait de l'agrément.”

Art. 57

Dans l'article 203, alinéa 1^{er}, du même Code, les mots “qu'il a” sont abrogés.

Art. 58

Dans l'article 204 du même Code, modifié par la loi du 15 juin 2015, les mots “aux critères de notification” sont remplacés par les mots “aux critères de l'annexe 21”.

Art. 59

L'article 205 du même Code est remplacé par ce qui suit:

“Art. 205. Les organismes chargés d'effectuer la procédure de vérification aux règles de sécurité, en l'absence de STI, lorsque l'application des STI à l'ensemble du réseau n'est pas effective, en cas de dérogation notifiée ou lorsqu'un cas spécifique nécessite l'application de règles nationales conformément à l'article 174 sont désignés selon les critères fixés par le Roi.

Le Roi fixe également les modalités d'introduction de la demande de désignation, la procédure d'octroi et les modalités de contrôle, suspension et révocation de la désignation.

La désignation mentionne leurs domaines de compétence respectifs.”

Art. 60

Artikel 206 van dezelfde Codex wordt opgeheven.

Art. 61

In artikel 210 van dezelfde Codex worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragraaf 3 wordt het eerste lid aangevuld met de woorden “overeenkomstig de toegangsrechten bedoeld in punt 3.3. van de bijlage van de beschikking 2007/756/EG van de Commissie van 9 november 2007 tot vaststelling van de gemeenschappelijke specificatie van het nationaal voertuigregister als bedoeld in de artikelen 14, leden 4 en 5, van de Richtlijnen 96/48/EG en 2001/16/EG”;

2° in paragraaf 4 worden de woorden “het Bureau” vervangen door de woorden “de Europese Commissie”;

3° paragraaf 5 wordt vervangen als volgt:

“§ 5. De registratiehouder informeert onmiddellijk de veiligheidsinstantie, door middel van de formulieren die ter beschikking gesteld worden op haar internetsite van elke eventuele wijziging met betrekking tot de gegevens die in het nationaal voertuigenregister zijn ingevoerd, de vernietiging van een voertuig of zijn vraag tot verwijdering van de registratie van een voertuig uit het register.

Bij gebrek aan informatie of indien gegevens onvolledig zijn of ontbreken, schorst de veiligheidsinstantie de registratie.

Zij stelt de registratiehouder hiervan in kennis en nodigt deze uit de situatie te regulariseren.

Bij gebrek aan regularisatie binnen de zes maanden na de datum van kennisgeving verwijdert de veiligheidsinstantie definitief de registratie.

Een voertuig waarvan de registratie is geschorst of afgeschaft, mag niet worden ingezet op het spoorwegnet.

Om opnieuw te mogen rijden moet een voertuig, waarvan de registratie verwijderd werd, het onderwerp uitmaken van een nieuwe aanvraag tot toelating overeenkomstig titel 6 hoofdstuk 5.”;

4° in paragraaf 6 worden de woorden “een lidstaat” en “die lidstaat” vervangen door de woorden “de veiligheidsinstantie”.

Art. 60

L'article 206 du même Code est abrogé.

Art. 61

À l'article 210 du même Code, les modifications suivantes sont apportées:

1° dans le paragraphe 3, l'alinéa 1^{er} est complété par les mots “conformément aux droits d'accès visés au point 3.3. de l'annexe de la décision 2007/756/CE de la Commission du 9 novembre 2007 adoptant une spécification commune du registre national des véhicules prévu aux articles 14, paragraphes 4 et 5, des directives 96/48/CE et 2001/16/CE”;

2° dans le paragraphe 4, les mots “l'Agence” sont remplacés par les mots “la Commission européenne”;

3° le paragraphe 5 est remplacé par ce qui suit:

“§ 5. Le titulaire de l'immatriculation informe immédiatement l'autorité de sécurité, au moyen des formulaires mis à disposition par celle-ci sur son site Internet, de toute modification éventuelle en rapport avec les données introduites dans le registre national des véhicules, la destruction d'un véhicule ou sa demande de suppression définitive de l'immatriculation d'un véhicule.

À défaut d'une telle information ou si une donnée est incomplète ou manquante, l'autorité de sécurité suspend l'immatriculation.

Elle notifie sa décision au titulaire de l'immatriculation en l'invitant à régulariser la situation.

À défaut d'une telle régularisation dans un délai de six mois à dater de la notification, l'autorité de sécurité supprime définitivement l'immatriculation.

Un véhicule dont l'immatriculation est suspendue ou supprimée ne peut pas être exploité sur le réseau ferroviaire.

Pour pouvoir circuler à nouveau, le véhicule ayant fait l'objet d'une suppression d'immatriculation, fait l'objet d'une nouvelle demande d'autorisation de mise en service introduite conformément au titre 6, chapitre 5.”;

4° au paragraphe 6, les mots “un État membre” et “cet État membre” sont remplacés par les mots “l'autorité de sécurité”.

Art. 62

Artikel 211 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt:

“Art. 211. De infrastructuurbeheerder publiceert een infrastructuurregister en houdt dit bij in overeenstemming met de gemeenschappelijke bepalingen bedoeld in artikel 212.

De veiligheidsinstantie controleert dat het register gepubliceerd en bijgehouden wordt.”.

Art. 63

Artikel 213 van dezelfde Codex wordt aangevuld met een paragraaf 4, luidende:

“§ 4. De in § 1 bedoelde personeelsleden vertonen bij de uitoefening van hun opdrachten hun legitimatiekaart waarvan de Koning het model bepaalt.”.

Art. 64

In titel 7, hoofdstuk 2, van dezelfde Codex wordt een afdeling 1 ingevoegd, bestaande uit de artikelen 214 tot 216, luidende “Principes”.

Art. 65

In afdeling 1, ingevoegd bij artikel 64, wordt artikel 214 vervangen als volgt:

“Art. 214. § 1. De inbreuken bedoeld in dit hoofdstuk kunnen met een bestuurlijke boete worden bestraft.

De inbreuken kunnen uit onachtzaamheid of gebrek aan voorzorg worden begaan.

§ 2. Er zijn inbreuken van drie graden:

1° De inbreuken van de eerste graad betreffen de feiten en gedragingen die geen impact hebben op de veiligheid van personen en die de werking van de veiligheidsinstantie of het onderzoeksorgaan niet ernstig belemmeren;

2° De inbreuken van de tweede graad betreffen de feiten en gedragingen, die een directe of indirecte impact hebben op de veiligheid van personen, of die de werking van de veiligheidsinstantie of het onderzoeksorgaan ernstig belemmeren;

Art. 62

L'article 211 du même Code est remplacé par ce qui suit:

“Art. 211. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire publie un registre de l'infrastructure et le tient à jour dans le respect des spécifications communes visées à l'article 212.

L'autorité de sécurité vérifie si le registre est publié et tenu à jour.”.

Art. 63

L'article 213 du même Code, est complété par un paragraphe 4, rédigé comme suit:

“§ 4. Les membres du personnel visés au § 1^{er} présentent lors de la réalisation de leurs tâches leur carte de légitimation dont le Roi fixe le modèle.”.

Art. 64

Dans le titre 7, chapitre 2, du même Code, il est inséré une section 1^{ère} regroupant les articles 214 à 216 et intitulée “Principes”.

Art. 65

Dans la section 1^{re}, insérée par l'article 64, l'article 214 est remplacé par ce qui suit:

“Art. 214. § 1^{er}. Les infractions visées au présent chapitre peuvent être sanctionnées d'une amende administrative.

Les infractions peuvent avoir été commises par négligence ou défaut de prévoyance.

§ 2. Les infractions sont réparties en trois degrés:

1° Les infractions du premier degré concernent les faits et comportements qui n'ont pas d'incidence sur la sécurité des personnes et qui n'entravent pas gravement le fonctionnement de l'autorité de sécurité ou de l'organisme d'enquête;

2° Les infractions du deuxième degré concernent les faits et comportements qui ont une incidence directe ou indirecte sur la sécurité des personnes ou qui entravent gravement le fonctionnement de l'autorité de sécurité ou de l'organisme d'enquête;

3° De inbreuken van de derde graad betreffen de feiten en gedragingen die van dien aard zijn dat ze een ongeval of een ernstig ongeval kunnen veroorzaken.

De in het eerste lid, 1°, vermelde inbreuken kunnen met een bestuurlijke boete van 100 tot 1 000 euro worden bestraft.

De in het eerste lid, 2°, vermelde inbreuken kunnen met een bestuurlijke boete van 500 tot 2 000 euro worden bestraft.

De in het eerste lid, 3°, vermelde inbreuken kunnen met een bestuurlijke boete van 1 000 tot 8 000 euro worden bestraft.”

Art. 66

In dezelfde afdeling 1 wordt artikel 215 vervangen als volgt:

“Art. 215. § 1. In geval van verzachtende omstandigheden, kan de bestuurlijke boete verminderd worden zonder lager te zijn dan:

1° 50 euro voor de inbreuken van de eerste graad;

2° 250 euro voor de inbreuken van de tweede graad;

3° 500 euro voor de inbreuken van de derde graad.

§ 2. Bij samenloop van verscheidene inbreuken worden alle bestuurlijke boetes gecumuleerd, zonder dat ze evenwel het dubbele van het maximum van de zwaarste bestuurlijke boete te boven mogen gaan.

§ 3. De maximumbedragen van de boetes worden verdubbeld indien de overtreder een bestuurlijke boete bedoeld door of krachtens dit hoofdstuk wordt opgelegd in de twee jaar:

1° nadat een beslissing tot het opleggen van een bestuurlijke boete definitief is geworden; of

2° nadat het arrest inzake het beroep tegen een beslissing tot het opleggen van een bestuurlijke boete in kracht van gewijsde is gegaan.

§ 4. De opdecimes bedoeld in artikel 1, eerste lid, van de wet van 5 maart 1952 betreffende de opdecimes op de strafrechtelijke geldboeten, zijn eveneens van toepassing op de bestuurlijke boetes bedoeld in dit hoofdstuk.

§ 5. De veiligheidsinstantie en het onderzoeksorgaan

3° Les infractions du troisième degré concernent les faits et comportements qui sont de nature à pouvoir provoquer un accident ou un accident grave.

Les infractions visées à l’alinéa 1^{er}, 1°, peuvent être sanctionnées d’une amende administrative de 100 à 1 000 euros.

Les infractions visées à l’alinéa 1^{er}, 2°, peuvent être sanctionnées d’une amende administrative de 500 à 2 000 euros.

Les infractions visées à l’alinéa 1^{er}, 3°, peuvent être sanctionnées d’une amende administrative de 1 000 à 8 000 euros.”

Art. 66

Dans la même section 1^{re}, l’article 215 est remplacé par ce qui suit:

“Art. 215. § 1^{er}. En cas de circonstances atténuantes, l’amende administrative peut être réduite, sans pouvoir être inférieure à:

1° 50 euros pour les infractions du premier degré;

2° 250 euros pour les infractions du deuxième degré;

3° 500 euros pour les infractions du troisième degré.

§ 2. En cas de concours de plusieurs infractions, les amendes administratives sont cumulées sans pouvoir excéder le double du maximum de l’amende administrative la plus élevée.

§ 3. Les montants maximaux des amendes sont doublés si le contrevenant se voit infliger une amende administrative prévue par ou en vertu du présent chapitre dans les deux ans:

1° après qu’une décision de lui infliger une amende administrative est devenue définitive; ou

2° après que l’arrêt sur le recours contre une décision de lui infliger une amende administrative est passé en force de chose jugée.

§ 4. Les décimes additionnels visés à l’article 1^{er}, alinéa 1^{er}, de la loi du 5 mars 1952 relative aux décimes additionnels sur les amendes pénales s’appliquent aux amendes administratives visées au présent chapitre.

§ 5. L’autorité de sécurité et l’organisme d’enquête

kunnen in hun beslissing tot het opleggen van een bestuurlijke boete bepalen dat indien de overtreder binnen een termijn van een jaar geen inbreuk meer begaat, de bestuurlijke boete vervalst.”

Art. 67

In dezelfde afdeling 1 wordt artikel 216 vervangen als volgt:

“Art. 216. De overtreder betaalt de bestuurlijke boete binnen de maand nadat de beslissing tot het opleggen van een bestuurlijke boete definitief is geworden of het arrest inzake het beroep tegen deze beslissing in kracht van gewijsde is gegaan.

De bestuurlijke boete komt toe aan de Schatkist.

De overtreder stort het bedrag aan de Administratie van het kadaster, registratie en domeinen.

Indien de overtreder de bestuurlijke boete te laat betaalt, wordt het bedrag van rechtswege verhoogd met de wettelijke rentevoet, met een minimum van vijf procent van het bedrag van de bestuurlijke boete.

Het recht tot invordering van de bestuurlijke boete verjaart twee jaar na de laatste dag waarop de overtreder diende te betalen.

Deze termijn wordt geschorst in het geval bedoeld in artikel 215, § 5.”

Art. 68

In titel 7, hoofdstuk 2, van dezelfde Codex wordt een afdeling 2 ingevoegd, luidende “Inbreuken”.

Art. 69

In afdeling 2, ingevoegd bij artikel 68, wordt een artikel 216/1 ingevoegd, luidende:

“Art. 216/1. § 1. Inbreuken van de eerste graad zijn:

1° het niet tijdig indienen van het verslag bedoeld in artikel 92;

2° het feit dat de spoorwegonderneming of de spoorweginfrastructuurbeheerder verzuimt de 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

peuvent prévoir dans leur décision d’infliger une amende administrative que, si le contrevenant ne commet plus d’infraction pendant un an, l’amende administrative est caduque.”

Art. 67

Dans la même section 1^{re}, l’article 216 est remplacé par ce qui suit:

“Art. 216. Le contrevenant s’acquitte de l’amende administrative un mois après que la décision d’infliger une amende administrative est devenue définitive ou que l’arrêt sur le recours contre cette décision est passé en force de chose jugée.

L’amende administrative revient au Trésor.

Le contrevenant verse le montant à l’Administration du cadastre, de l’enregistrement et des domaines.

Si le contrevenant paie l’amende administrative avec retard, le montant est majoré de plein droit du taux d’intérêt légal, avec un minimum de cinq pourcent du montant de l’amende administrative.

Le droit de percevoir l’amende administrative se prescrit par deux ans à dater du dernier jour où le contrevenant aurait dû payer.

Ce délai est suspendu dans le cas visé à l’article 215, § 5.”

Art. 68

Dans le titre 7, chapitre 2, du même Code, il est inséré une section 2 intitulée “Infractions”.

Art. 69

Dans la section 2, insérée par l’article 68, il est inséré un article 216/1 rédigé comme suit:

“Art. 216/1. § 1^{er}. Constituent des infractions du premier degré:

1° le dépôt tardif du rapport visé à l’article 92;

2° le défaut pour l’entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l’infrastructure ferroviaire d’informer l’autorité de sécurité de la cessation d’activité d’un conducteur de train conformément à l’article 130, alinéa 1^{er};

3° le défaut pour l’entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l’infrastructure ferroviaire de dispenser une

betreffende haar of zijn veiligheidsbeheersysteem verschaft, overeenkomstig artikel 135, zevende lid, en de Verordening (EU) nr. 1158/2010 van de Commissie van 9 december 2010 betreffende een gemeenschappelijke veiligheidsmethode ter beoordeling van de conformiteit met de vereisten voor de verkrijging van veiligheidscertificaten voor spoorwegen;

4° het niet binnen de toegestane tijd antwoorden op een auditrapport, inspectieverslag of toezichtsverslag met betrekking tot de in artikel 68 bedoelde veiligheidsvoorschriften of de veiligheidsvoorschriften betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen per spoor, of met betrekking tot een veiligheidsvergunning of een veiligheidscertificaat;

5° het niet betalen van de retributies bedoeld in titel 4, hoofdstuk 2, afdeling 4, en hoofdstuk 6, afdeling 2/1;

6° het niet publiceren of bijwerken van het infrastructuurregister bedoeld in artikel 211;

7° het niet uitvoeren van de onafhankelijke evaluatie zoals bedoeld in artikel 220, § 1, eerste en tweede lid, of het niet op de hoogte brengen van de veiligheidsinstantie van de resultaten overeenkomstig artikel 220, § 2.

§ 2. Onverminderd artikel 214, § 2, tweede lid:

1° worden de inbreuken bedoeld in paragraaf 1, 1° tot 4°, bestraft met een bestuurlijke boete van 500 tot 1 000 euro;

2° worden de inbreuken bedoeld in paragraaf 1, 5° tot 7°, bestraft met een bestuurlijke boete van 100 tot 500 euro;

3° wordt de boete bedoeld in paragraaf 1, 2° toegepast per betrokken treinbestuurder.”

Art. 70

In dezelfde afdeling 2 wordt een artikel 216/2 ingevoegd, luidende:

“Art. 216/2. § 1. Inbreuken van de tweede graad zijn:

1° het niet meedelen door de spoorweginfrastructuurbeheerder aan de veiligheidsinstantie dat hij urgentiemaatregelen die kunnen afwijken van de veiligheidsvoorschriften, neemt, overeenkomstig artikel 70, § 1;

2° het niet meedelen door de spoorweginfrastructuurbeheerder aan alle spoorwegondernemingen die op het

formation en ce qui concerne son système de gestion de la sécurité, conformément à l'article 135, alinéa 7, et à l'annexe II, N, du Règlement (UE) n° 1158/2010 de la Commission du 9 décembre 2010 relatif à une méthode de sécurité commune pour l'évaluation de la conformité aux exigences pour l'obtention de certificats de sécurité ferroviaire;

4° le fait de ne pas répondre dans le délai imparti à un rapport d'audit, d'inspection ou de contrôle relatif aux règles de sécurité visées à l'article 68 ou aux règles de sécurité concernant le transport de marchandises dangereuses par chemin de fer, ou relatif à un agrément ou un certificat de sécurité;

5° le non-paiement des redevances visées au titre 4, chapitre 2, section 4, et chapitre 6, section 2/1;

6° le fait de ne pas publier ou ne pas tenir à jour le registre de l'infrastructure visé à l'article 211;

7° le fait de ne pas faire réaliser l'évaluation indépendante visée à l'article 220, § 1^{er}, alinéas 1^{er} et 2 ou de ne pas en communiquer les résultats à l'autorité de sécurité conformément à l'article 220, § 2.

§ 2. Sans préjudice de l'article 214, § 2, alinéa 2:

1° les infractions visées au paragraphe 1^{er}, 1° à 4°, sont punies d'une amende administrative de 500 à 1 000 euros;

2° les infractions visées au paragraphe 1^{er}, 5° à 7°, sont punies d'une amende administrative de 100 à 500 euros;

3° l'amende visée au paragraphe 1^{er}, 2°, s'applique par conducteur de train concerné.”

Art. 70

Dans la même section 2, il est inséré un article 216/2 rédigé comme suit:

“Art. 216/2. § 1^{er}. Constituent des infractions du deuxième degré:

1° le défaut pour le gestionnaire d'infrastructure d'informer l'autorité de sécurité lorsqu'il prend des mesures d'urgence pouvant déroger aux règles de sécurité conformément à l'article 70, § 1^{er};

2° le défaut pour le gestionnaire d'infrastructure de notifier les mesures d'urgence aux entreprises

netwerk rijden, van de genomen urgentiemaatregelen, overeenkomstig artikel 70, § 1;

3° het niet bieden van de in artikel 77, vierde lid, bedoelde technische bijstand;

4° het niet nakomen van de in artikel 93 vermelde verplichtingen;

5° het niet nakomen van de in artikel 94/1 vermelde verplichtingen;

6° het niet onverwijld in kennis stellen door de spoorweginfrastructuurbeheerder van de informatie bedoeld in artikel 96, eerste lid;

7° het niet onverwijld in kennis stellen door de houder van een veiligheidscertificaat van de informatie bedoeld in artikel 102, tweede lid;

8° het niet bijhouden door de spoorwegonderneming of de spoorweginfrastructuurbeheerder van een register van de bevoegdheidsbewijzen, overeenkomstig artikel 140, § 1, 1°;

9° het niet samenwerken van de spoorwegonderneming of de spoorweginfrastructuurbeheerder met de veiligheidsinstantie, overeenkomstig artikel 140, § 1, 2°;

10° het niet naleven door de houder van de verplichting om een met het onderhoud belaste entiteit aan elk voertuig toe te wijzen en die entiteit in het NVR in te schrijven of aan te passen, overeenkomstig artikel 105;

11° het niet of niet tijdig meedelen door de registratiehouder aan de veiligheidsinstantie van de informatie bedoeld in artikel 210, § 5.

§ 2. Onverminderd artikel 214, § 2, derde lid, worden de inbreuken bedoeld in paragraaf 1 bestraft met een bestuurlijke boete van 1 000 tot 2 000 euro.”.

Art. 71

In dezelfde afdeling 2 wordt een artikel 216/3 ingevoegd, luidende:

“Art. 216/3. § 1. Inbreuken van de derde graad zijn:

1° het niet vaststellen door de spoorweginfrastructuurbeheerder van de veiligheidsvoorschriften betreffende de exploitatie van de spoorweginfrastructuur overeenkomstig artikel 68, § 3;

ferroviaires circulant sur le réseau conformément à l'article 70, § 1^{er};

3° le refus de fournir l'assistance technique visée à l'article 77, alinéa 4;

4° le non-respect des obligations visées à l'article 93;

5° le non-respect des obligations visées à l'article 94/1;

6° la non-communication ou la communication tardive par le gestionnaire de l'infrastructure des modifications substantielles visées à l'article 96, alinéa 1^{er};

7° la non-communication ou la communication tardive par le titulaire d'un certificat de sécurité des informations visées à l'article 102, alinéa 2;

8° Le défaut pour l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure de tenir un registre des attestations conformément à l'article 140, § 1^{er}, 1°;

9° Le défaut pour l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure de coopérer avec l'autorité de sécurité conformément à l'article 140, § 1^{er}, 2°;

10° le non-respect par le détenteur de l'obligation d'assigner à chaque véhicule une entité en charge de l'entretien et d'inscrire et tenir à jour cette dernière dans le RNV conformément à l'article 105;

11° la non-communication ou la communication tardive par le titulaire d'une immatriculation à l'autorité de sécurité des informations visées à l'article 210, § 5.

§ 2. Sans préjudice de l'article 214, § 2, alinéa 3, les infractions visées au paragraphe 1^{er} sont punies d'une amende administrative de 1 000 à 2 000 euros.”.

Art. 71

Dans la même section 2, il est inséré un article 216/3 rédigé comme suit:

“Art. 216/3. § 1^{er}. 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;

2° het niet vaststellen door de spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen, elk wat hen betreft, van hun interne veiligheidsvoorschriften in het kader van hun veiligheidsbeheersysteem overeenkomstig artikel 68, § 4;

3° het niet vaststellen en het niet bijhouden door de spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen van hun veiligheidsbeheersysteem met eerbiediging van de gemeenschappelijke veiligheidsdoelen, de veiligheidsvoorschriften bedoeld in artikel 68, de in de TSI vastgelegde veiligheidseisen en de relevante elementen van de gemeenschappelijke veiligheidsmethoden overeenkomstig artikel 89;

4° het niet indienen van het verslag bedoeld in artikel 92 of het onvolledig indienen van dit verslag;

5° het niet nakomen van de in artikel 141 bedoelde verplichtingen aangaande de geldigheid van de vergunning van de treinbestuurder en van de bevoegdheidsbewijzen van de treinbestuurders bedoeld in artikel 141, § 1;

6° het niet intrekken of schorsen van de vergunning van treinbestuurder door de spoorweginfrastructuurbeheerder of door de spoorwegonderneming in de gevallen bedoeld in artikel 139;

7° het niet verifiëren dat de begeleider over een in artikel 150, § 1, eerste lid, bedoeld attest beschikt alvorens hem toe te staan om de in hetzelfde artikel bedoelde cruciale taken te verrichten;

8° het niet binnen de toegestane tijd invoeren van maatregelen tot verbetering, naar aanleiding van een auditrapport, een inspectieverslag of een toezichtverslag met betrekking tot de in artikel 68 bedoelde veiligheidsvoorschriften of de veiligheidsvoorschriften betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen per spoor, of met betrekking tot een veiligheidsvergunning of een veiligheidscertificaat;

9° het meer dan twee keer per jaar overschrijden van ofwel de waarden “onmiddellijke tussenkomst” van de veiligheidstoleranties van het spoor, overeenkomstig de basisparameters veiligheid in de TSI Infrastructuur, ofwel de veiligheidsprocedures omschreven in de TSI Besturing en Seingeving niet eerbiedigen;

10° het door een spoorweginfrastructuurgebruiker stellen of niet stellen van een handeling, die een situatie doet ontstaan die van dien aard is dat een ongeval veroorzaakt kan worden;

2° le défaut pour le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et les entreprises ferroviaires d'adopter, chacun en ce qui le concerne, des règles internes de sécurité dans le cadre de leur système de gestion de la sécurité conformément à l'article 68, § 4;

3° le défaut pour le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et les entreprises ferroviaires d'établir et de tenir à jour leur système de gestion de la sécurité dans le respect des objectifs de sécurité communs, des règles de sécurité visées à l'article 68 ainsi que des exigences de sécurité définies dans les STI, et des éléments pertinents des méthodes de sécurité communes conformément à l'article 89;

4° le non-dépôt du rapport sur la sécurité visé à l'article 92 ou le dépôt incomplet de ce rapport;

5° le non-respect des obligations concernant la validité des licences de conducteur de train et des attestations de conducteurs de train, visées à l'article 141, § 1^{er};

6° le fait pour le gestionnaire de l'infrastructure ou l'entreprise ferroviaire de ne pas procéder au retrait ou à la suspension de l'attestation d'un conducteur de train dans les cas visés à l'article 139;

7° la non-vérification du fait que l'accompagnateur est bien titulaire d'un certificat visé à l'article 150, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, avant qu'il ne soit autorisé à effectuer les tâches déterminantes définies dans le même article;

8° le fait de ne pas prendre de mesures correctives dans le délai imparti après un rapport d'audit, d'inspection ou de contrôle relatif aux règles de sécurité visées à l'article 68 ou aux règles de sécurité concernant le transport de marchandises dangereuses par chemin de fer, ou relatif à un agrément ou un certificat de sécurité;

9° le fait de dépasser les valeurs “intervention immédiate” des tolérances de sécurité de la voie, conformément aux paramètres fondamentaux sécurité des STI Infrastructuur, ou de ne pas respecter les procédures de sécurité des STI Contrôle-commande et signalisation, et ce, plus de deux fois par an;

10° le fait pour un utilisateur de l'infrastructure ferroviaire, par l'accomplissement ou le non accomplissement d'un acte, de faire naître une situation qui par nature peut provoquer un accident;

11° het niet nakomen door de spoorwegonderneming of de spoorweginfrastructuurbeheerder van de maatregelen bedoeld in artikel 75;

12° het niet opstellen en het niet bijhouden van een veiligheidsbeheersysteem door de spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen overeenkomstig de artikelen 89 tot 91;

13° het niet respecteren door de met het onderhoud belaste entiteit van de in de artikelen 106 tot 109 voorgeschreven regels betreffende de certificering;

14° alle belemmeringen bij de uitoefening van de in artikel 113 vermelde bevoegdheden van het onderzoeksorgaan;

15° het niet invoeren van een permanent opleidingsstelsel door de spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen overeenkomstig artikel 146, derde lid;

16° de indienststelling van een voertuig voordat het overeenkomstig artikel 180 is toegestaan;

17° het door een spoorweginfrastructuurgebruiker stellen of niet stellen van een handeling, die een situatie doet ontstaan die van dien aard is dat een ernstig ongeval veroorzaakt kan worden.

§ 2. Onverminderd artikel 214, § 2, vierde lid, worden:

1° de inbreuken bedoeld in paragraaf 1, 1° tot 10°, bestraft met een bestuurlijke boete van 2 000 tot 4 000 euro;

2° de inbreuken bedoeld in paragraaf 1, 11° tot 16°, bestraft met een bestuurlijke boete van 4 000 tot 8 000 euro.”

Art. 72

In dezelfde afdeling 2 wordt een artikel 216/4 ingevoegd, luidende:

“Art. 216/4. De Koning kan bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad de inbreuken en de boeten vaststellen van de ter uitvoering van deze Codex genomen besluiten die met een bestuurlijke boete kunnen worden bestraft.”

Art. 73

Artikel 217 van dezelfde Codex wordt aangevuld met een paragraaf 7, luidende:

11° le non-respect, par l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, des mesures visées à l'article 75;

12° le défaut pour le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et les entreprises ferroviaires d'établir et de maintenir leur système de gestion de sécurité conformément aux articles 89 à 91;

13° le non-respect, par l'entité en charge de l'entretien, des règles mentionnées dans les articles 106 à 109 concernant la certification;

14° toute obstruction à l'exercice des pouvoirs de l'organisme d'enquête, visés à l'article 113;

15° le défaut pour le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et les entreprises ferroviaires de mettre en place un système de formation continue conformément à l'article 146, alinéa 3;

16° la mise en service d'un véhicule avant qu'il ne soit autorisé conformément à l'article 180;

17° le fait pour un utilisateur de l'infrastructure ferroviaire, par l'accomplissement ou le non accomplissement d'un acte, de faire naître une situation qui par nature peut provoquer un accident grave.

§ 2. Sans préjudice de l'article 214, § 2, alinéa 4:

1° les infractions visées au paragraphe 1^{er}, 1 à 10°, sont punies d'une amende administrative de 2 000 à 4 000 euros;

2° les infractions visées au paragraphe 1^{er}, 11° à 16°, sont punies d'une amende administrative de 4 000 à 8 000 euros.”

Art. 72

Dans la même section 2, il est inséré un article 216/4 rédigé comme suit:

“Art. 216/4. Le Roi peut, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, définir les infractions aux arrêtés pris en exécution du présent Code qui peuvent être sanctionnées d'une amende administrative et en déterminer le montant selon leur degré.”

Art. 73

L'article 217 du même Code, est complété par un paragraphe 7, rédigé comme suit:

“§ 7. De in paragraaf 1 bedoelde personeelsleden vertonen bij de uitoefening van hun opdrachten hun legitimatiekaart waarvan de Koning het model bepaalt.”.

Art. 74

Artikel 220 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt:

“Art. 220. § 1. Elke opleider of elk opleidingscentrum, erkend door de veiligheidsinstantie voor de taken bedoeld in de artikelen 145, eerste lid, en 146, eerste en tweede lid, laat ten minste elke vijf jaar, en voor de eerste keer uiterlijk op 31 december 2018, een onafhankelijke evaluatie uitvoeren van de procedures voor de verwerving en beoordeling van vakkennis en vakbekwaamheden.

Elke spoorwegonderneming en elke infrastructuurbeheerder laten ten minste elke vijf jaar, en voor de eerste keer uiterlijk op 31 december 2018 een onafhankelijke evaluatie uitvoeren van het systeem voor afgifte van bevoegdheidsbewijzen zoals bedoeld in artikel 134.

De veiligheidsinstantie laat ten minste elke vijf jaar en voor de eerste keer uiterlijk op 31 december 2018 een onafhankelijke evaluatie uitvoeren van het systeem van afgifte van vergunningen van treinbestuurders.

De evaluatie wordt uitgevoerd door gekwalificeerde personen die niet zelf bij de activiteiten in kwestie betrokken zijn.

Het eerste en tweede lid zijn niet van toepassing op activiteiten die reeds gedekt zijn door de veiligheidsbeheerssystemen die de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder instellen in overeenstemming met titel 4, Hoofdstuk 3.

§ 2. Elke opleider of elk opleidingscentrum, elke spoorwegonderneming of elke infrastructuurbeheerder die een onafhankelijke evaluatie heeft laten uitvoeren, brengt de veiligheidsinstantie, op de hoogte van de resultaten binnen de twee weken na ontvangst ervan.

De veiligheidsinstantie brengt de minister op de hoogte van de resultaten van de verschillende evaluaties.

§ 3. Indien nodig, neemt de minister gepaste maatregelen om eventuele tekortkomingen die bij de onafhankelijke evaluatie aan het licht zijn gekomen recht te zetten.”.

“§ 7. Les membres du personnel visés au paragraphe 1^{er} présentent lors de la réalisation de leurs tâches leur carte de légitimation dont le Roi fixe le modèle.”.

Art. 74

L'article 220 du même Code est remplacé par ce qui suit:

“Art. 220. § 1^{er}. Tout formateur ou centre de formation reconnu par l'autorité de sécurité aux fins des tâches visées aux articles 145, alinéa 1^{er}, et 146, alinéas 1^{er} et 2, fait réaliser au minimum tous les cinq ans et la première fois au plus tard le 31 décembre 2018, une évaluation indépendante des procédures d'acquisition et d'évaluation des connaissances et des compétences professionnelles.

Toute entreprise ferroviaire et tout gestionnaire de l'infrastructure font réaliser au minimum tous les cinq ans et la première fois au plus tard le 31 décembre 2018 une évaluation indépendante du système de délivrance attestations complémentaires visées à l'article 134.

L'autorité de sécurité fait réaliser au minimum tous les cinq ans et la première fois au plus tard le 31 décembre 2018 une évaluation indépendante du système de délivrance des licences de conducteurs de train.

L'évaluation est réalisée par des personnes qualifiées qui ne sont pas elles-mêmes associées aux activités concernées.

Les alinéas 1^{er} et 2 ne s'appliquent pas aux activités qui sont déjà couvertes par les systèmes de gestion de la sécurité que les entreprises ferroviaires et le gestionnaire d'infrastructure mettent en place conformément au titre 4, Chapitre 3.

§ 2. Tout formateur ou centre de formation, toute entreprise ferroviaire ou tout gestionnaire de l'infrastructure qui a fait réaliser une évaluation indépendante en communique les résultats à l'autorité de sécurité dans les deux semaines après la réception de ceux-ci.

L'autorité de sécurité communique les résultats des différentes évaluations au ministre .

§ 3. Si nécessaire, le ministre prend les mesures appropriées en vue de remédier à toute carence mise à jour par l'évaluation indépendante.”.

Art. 75

In artikel 221/4, vijfde lid, van dezelfde Codex, ingevoegd bij de wet van 30 augustus 2013, worden de woorden “van de inleiding van de zaak” vervangen door de woorden “bij het neerleggen van zijn eerste conclusies”.

Art. 76

Artikel 225/1 van dezelfde Codex, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 20 oktober 2015, wordt gewijzigd als volgt:

“Art. 225/1. Treinbestuurders die vóór 1 januari 2016 hun vergunning hebben behaald overeenkomstig deze Codex worden geacht aan de eisen van de bijlagen 8, punt 1.2, 10 en 12, punt 8 te voldoen, zoals deze van kracht waren na de inwerkingtreding van het koninklijk besluit van 20 oktober 2015 tot wijziging van de Spoorcodex.

Treinbestuurders die na 1 januari 2016 en vóór de inwerkingtreding van de wet van (...) tot wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex hun vergunning hebben behaald overeenkomstig deze Codex, worden geacht aan de eisen van de bijlage 12, punt 8 te voldoen, zoals deze van kracht is sinds de inwerkingtreding van de wet van (...) tot wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex.”.

Art. 77

In bijlage 1 van dezelfde Codex, in de bepaling onder 4 e) worden in de Nederlandse tekst de woorden “voor groot onderhoud die worden verleend in onderhoudsvoorzieningen welke zijn bestemd voor hogesnelheidstreinen of andere typen rollend materieel waarvoor specifieke voorzieningen nodig zijn” vervangen door “diensten voor groot onderhoud die worden verleend in onderhoudsvoorzieningen welke zijn bestemd voor hogesnelheidstreinen of andere typen rollend materieel waarvoor specifieke voorzieningen nodig zijn”.

Art. 78

In bijlage 2 van dezelfde Codex, vervangen bij de wet van 15 juni 2015, in de bepalingen onder 3.a), 3.b) en 7, worden in de Nederlandse tekst de woorden “aanvragers” en “aanvrager” telkens vervangen door respectievelijk de woorden “kandidaten” en “kandidaat”.

Art. 75

Dans l'article 221/4, alinéa 5, du même Code, inséré par la loi du 30 août 2013, les mots “de l'introduction de la cause” sont remplacés par les mots “du dépôt de ses premières conclusions”.

Art. 76

L'article 225/1 du même Code, inséré par l'arrêté royal du 20 octobre 2015, est remplacé par ce qui suit:

“Art. 225/1. Les conducteurs de train qui ont obtenu leur licence conformément au présent Code avant le 1^{er} janvier 2016 sont considérés comme respectant les exigences contenues aux annexes 8, point 1.2, 10 et 12, point 8, telles qu'elles étaient en vigueur après l'entrée en vigueur de l'arrêté royal du 20 octobre 2015 modifiant le Code ferroviaire.

Les conducteurs de train qui, ont obtenu leur licence conformément au présent Code après le 1^{er} janvier 2016 et avant l'entrée en vigueur de la loi du... modifiant la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire, sont considérés comme satisfaisant aux exigences de l'annexe 12, point 8, tel qu'elle est en vigueur depuis l'entrée en vigueur de la loi du... modifiant la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire.”.

Art. 77

Dans l'annexe 1^{re} du même Code, dans le 4, e), dans le texte néerlandais, les mots “voor groot onderhoud die worden verleend in onderhoudsvoorzieningen welke zijn bestemd voor hogesnelheidstreinen of andere typen rollend materieel waarvoor specifieke voorzieningen nodig zijn” sont remplacés par les mots “diensten voor groot onderhoud die worden verleend in onderhoudsvoorzieningen welke zijn bestemd voor hogesnelheidstreinen of andere typen rollend materieel waarvoor specifieke voorzieningen nodig zijn”.

Art. 78

Dans l'annexe 2 du même Code, remplacée par la loi du 15 juin 2016, dans les 3 a), 3 b) et 7, dans le texte néerlandais, les mots “aanvragers” et “aanvrager” sont chaque fois remplacés respectivement par les mots “kandidaten” et “kandidaat”.

Art. 79

In bijlage 4 van dezelfde Codex, vervangen bij het koninklijk besluit van 20 oktober 2015, wordt in de Franse tekst van de bepaling onder 4.5 van het aanhangsel, het woord “accouplée” ingevoegd tussen de woorden “sans unité de traction” en de woorden “ou un train sans conducteur”.

Art. 80

In dezelfde Codex, wordt een bijlage 7/1 ingevoegd die als bijlage 1 is gevoegd bij deze wet.

Art. 81

In bijlage 9 van dezelfde Codex worden in de Nederlandse tekst de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in het eerste lid worden de woorden “afgesloten baanvakken” vervangen door de woorden “afgesloten sporen”;

2° in het vierde lid worden de woorden “op het baanvak” vervangen door de woorden “op het betrokken traject”.

Art. 82

In bijlage 11 van dezelfde Codex worden in het eerste streepje van de bepaling onder “3.° Remproef”, in de Nederlandse tekst, de woorden “de remkracht” en “het baanvak” vervangen door respectievelijk de woorden “het remvermogen” en “de lijn”.

Art. 83

In bijlage 12 van dezelfde Codex, gewijzigd bij de wet van 15 juni 2015 en het koninklijk besluit van 20 oktober 2015, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in de Nederlandse tekst wordt de bepaling onder 1. vervangen als volgt:

“1. Remproeven

Een treinbestuurder dient in staat te zijn om voor vertrek te verifiëren en te berekenen of het remvermogen van de trein overeenkomt met het voor de lijn voorgeschreven remvermogen, zoals vermeld op de boorddocumenten.”;

Art. 79

Dans l’annexe 4 du même Code, remplacée par l’arrêté royal du 20 octobre 2015, , dans le texte français du point 4.5 de l’appendice, le mot “accouplée” est inséré entre les mots “sans unité de traction” et les mots “ou un train sans conducteur”.

Art. 80

Dans le même Code, il est inséré une annexe 7/1 qui est jointe en annexe 1^{re} à la présente loi.

Art. 81

Dans l’annexe 9 du même Code, dans le texte néerlandais, les modifications suivantes sont apportées:

1° à l’alinéa 1^{er}, les mots “afgesloten baanvakken” sont remplacés par les mots “afgesloten sporen”;

2° à l’alinéa 4, les mots “op het baanvak” sont remplacés par les mots “op het betrokken traject”.

Art. 82

Dans l’annexe 11 du même Code, au premier tiret du “3. Essais de frein”, dans le texte néerlandais, les mots “de remkracht” et “het baanvak” sont respectivement remplacés par les mots “het remvermogen” et “de lijn”.

Art. 83

Dans l’annexe 12 du même Code, modifiée par la loi du 15 juin 2015 et l’arrêté royal du 20 octobre 2015, les modifications suivantes sont apportées:

1° dans le texte néerlandais, le 1. est remplacé par ce qui suit:

“1. Remproeven

Een treinbestuurder dient in staat te zijn om voor vertrek te verifiëren en te berekenen of het remvermogen van de trein overeenkomt met het voor de lijn voorgeschreven remvermogen, zoals vermeld op de boorddocumenten.”;

2° in de bepaling onder 3., eerste lid, wordt in de Nederlandse tekst het woord “lijn” vervangen door het woord “lijnen”;

3° in de bepaling onder 3., tweede lid, derde streepje wordt in de Nederlandse tekst het woord “baanvakken” vervangen door het woord “sporen”;

4° in de bepaling onder 3., tweede lid, achtste streepje wordt in de Nederlandse tekst het woord “electrische” vervangen door het woord “elektrische”;

5° in de bepaling onder 5., eerste streepje, wordt in de Nederlandse tekst het woord “spoorlijn” vervangen door het woord “lijn”;

6° in de bepaling onder 5., derde streepje, worden in de Nederlandse tekst de woorden “het baanvak” vervangen door de woorden “de lijn”;

7° de bepaling onder 8. wordt vervangen als volgt:

“8. Taalexamen

1. Bestuurders die contact met de infrastructuurbeheerder moeten onderhouden over kritieke veiligheidskwesties dienen te beschikken over taalkennis in ten minste een van de talen die door de betrokken infrastructuurbeheerder worden voorgeschreven. Deze taalkennis moet hen in staat stellen actief en doeltreffend te communiceren onder normale omstandigheden, in moeilijke situaties en in noodsituaties. Zij dienen in staat te zijn de in de TSI “Exploitatie en verkeersleiding” opgenomen berichten en communicatiemethodiek toe te passen.

2. Om te voldoen aan de eisen van lid 1 dient een bestuurder in staat te zijn om te begrijpen (luisteren en lezen) en te communiceren (spreken en schrijven) op niveau B1 van het gemeenschappelijk Europees referentiekader voor talen (CEFR) van de Raad van Europa.

3. Op voor grensoverschrijdende operaties aangewezen tracés tussen de grenzen en de dicht bij de grenzen gelegen stations kunnen bestuurders van treinen die worden geëxploiteerd door een spoorwegonderneming, door de infrastructuurbeheerder worden vrijgesteld van de eisen van het tweede lid op voorwaarde dat de volgende procedure wordt toegepast:

a) de spoorwegonderneming vraagt bij de infrastructuurbeheerder een afwijking aan voor de betrokken bestuurders. Met het oog op een eerlijke en gelijke behandeling van de aanvragers past de

2° dans le 3., alinéa 1^{er}, dans le texte néerlandais, le mot “lijn” est remplacé par le mot “lijnen”;

3° dans le 3., alinéa 2, troisième tiret, dans le texte néerlandais, le mot “baanvakken” est remplacé par le mot “sporen”;

4° dans le 3., alinéa 2, huitième tiret, dans le texte néerlandais, le mot “electrische” est remplacé par le mot “elektrische”;

5° dans le 5., premier tiret, dans le texte néerlandais, le mot “spoorlijn” est remplacé par le mot “lijn”;

6° dans le 5., troisième tiret, dans le texte néerlandais, les mots “het baanvak” sont remplacés par les mots “de lijn”;

7° le 8. est remplacé par ce qui suit:

“8. Tests linguistiques

1. Le conducteur qui doit communiquer avec le gestionnaire de l’infrastructure sur des questions déterminantes pour la sécurité doit avoir des connaissances linguistiques dans au moins une des langues indiquées par le gestionnaire de l’infrastructure concerné. Ces connaissances doivent lui permettre de communiquer activement et efficacement dans des situations de routine, dans des situations dégradées et dans des situations d’urgence. Le conducteur doit être capable d’utiliser les messages et la méthode de communication spécifiés dans les STI “Exploitation et gestion du trafic”.

2. Afin de satisfaire aux exigences prévues au paragraphe 1^{er}, le conducteur doit pouvoir comprendre (à la fois à l’audition et à la lecture) et communiquer (oralement et par écrit), conformément au niveau B1 du cadre européen commun de référence (CECR) pour les langues établi par le Conseil de l’Europe.

3. Dans le cas des tronçons entre les frontières et les gares situées à proximité des frontières et désignées pour servir à des opérations transfrontalières, les conducteurs d’un train exploité par une entreprise ferroviaire peuvent se voir accorder, par le gestionnaire de l’infrastructure, une dérogation aux exigences prévues au paragraphe 2, à condition que la procédure suivante soit appliquée:

a) l’entreprise ferroviaire introduit une demande de dérogation auprès du gestionnaire de l’infrastructure pour les conducteurs concernés. Afin de garantir un traitement équitable et non discriminatoire à tous les

infrastructuurbeheerder op elk ingediend verzoek om een afwijking dezelfde beoordelingsprocedure toe, die deel uitmaakt van de netverklaring;

b) de infrastructuurbeheerder staat een afwijking toe als de spoorwegonderneming kan aantonen dat zij voldoende regelingen heeft getroffen om de communicatie tussen de betrokken bestuurders en het personeel van de infrastructuurbeheerder te verzekeren onder normale omstandigheden, in moeilijke situaties en in noodsituaties, zoals bepaald in het eerste lid;

c) spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders zorgen ervoor dat het betrokken personeel op de hoogte is van die regels en regelingen en een passende opleiding krijgt via hun veiligheidsbeheersystemen.”

Art. 84

In bijlage 14, 1.1. en 2.1., van dezelfde Codex worden de woorden “beschikking nr. 1692/96/EG” vervangen door de woorden “Verordening (EU) nr. 1315/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2013 betreffende richtsnoeren van de Unie voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk en tot intrekking van Besluit nr. 661/2010/EU”.

Art. 85

In bijlage 14, de bepaling onder 1.2., van dezelfde Codex, wordt de zin “Uitrusting voor de bouw en het onderhoud van mobiele spoorweginfrastructuur kan hieronder vallen” vervangen door de zin “Mobiele uitrusting voor de bouw en het onderhoud van spoorweginfrastructuur kan hieronder vallen.”

Art. 86

In bijlage 23 van dezelfde Codex, ingevoegd bij de wet van 15 juni 2015, worden in de Nederlandse tekst de woorden “gelijkvloerse kruisingen” vervangen door de woorden “overwegen”.

Art. 87

In bijlage 26 van dezelfde Codex, ingevoegd bij de wet van 15 juni 2015, worden in de Nederlandse tekst de woorden “Toezichthoudende instantie” vervangen door de woorden “toezichthoudende orgaan”.

demandeurs, le gestionnaire de l'infrastructure applique la même procédure d'évaluation à chaque demande de dérogation introduite, procédure qui est décrite dans le document de référence du réseau;

b) le gestionnaire de l'infrastructure n'accorde une dérogation que si l'entreprise ferroviaire peut prouver qu'elle a pris des dispositions adéquates pour assurer la communication entre les conducteurs concernés et le personnel du gestionnaire de l'infrastructure dans des situations de routine, dans des situations dégradées et dans des situations d'urgence, comme le prévoit le paragraphe 1;

c) les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure veillent à ce que le personnel concerné ait pris connaissance de ces règles et dispositions et reçoive une formation appropriée par l'intermédiaire de leurs systèmes de gestion de la sécurité.”

Art. 84

Dans l'annexe 14, 1.1. et 2.1., du même Code, les mots “la Décision n° 1692/96/CE” sont remplacés par les mots “le Règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport et abrogeant la décision n° 661/2010/UE”.

Art. 85

Dans l'annexe 14, point 1.2., du même Code, la phrase “Le matériel de construction et d'entretien des infrastructures ferroviaires mobiles peut être inclus.” est remplacée par la phrase “Le matériel mobile de construction et d'entretien des infrastructures ferroviaires peut être inclus.”

Art. 86

Dans l'annexe 23 du même Code, insérée par la loi du 15 juin 2015, dans le texte néerlandais, les mots “gelijkvloerse kruisingen” sont remplacés par les mots “overwegen”.

Art. 87

Dans l'annexe 26 du même Code, insérée par la loi du 15 juin 2015, dans le texte néerlandais, les mots “Toezichthoudende instantie” sont remplacés par les mots “toezichthoudende orgaan”.

Art. 88

In dezelfde Codex, wordt een bijlage 27 ingevoegd die als bijlage 2 is gevoegd bij deze wet.

HOOFDSTUK 3**Wijziging van het Gerechtelijk wetboek****Art. 89**

In artikel 578 van het Gerechtelijk wetboek, laatst gewijzigd bij de wet van 8 mei 2014, wordt een bepaling 25° ingevoegd luidende als volgt:

“25° beroepen overeenkomstig artikel 136, tweede lid, van de Spoorcodex.”.

Gegeven te Brussel, 7 juli 2017

FILIP

VAN KONINGSWEGE:

De minister van Mobiliteit,

François BELLOT

Art. 88

Dans le même Code, il est inséré une annexe 27 qui est jointe en annexe 2 à la présente loi.

CHAPITRE 3**Modification du Code judiciaire****Art. 89**

Dans l'article 578 du Code judiciaire, modifié en dernier lieu par la loi du 8 mai 2014, est inséré le 25° rédigé comme suit:

“25° des recours visés à l'article 136, alinéa 2, du Code ferroviaire.”.

Donné à Bruxelles, le 7 juillet 2017

PHILIPPE

PAR LE ROI:

Le ministre de la Mobilité,

François BELLOT

Bijlage 1 aan de wet van ... tot wijziging van de Spoorcodex

Bijlage 7/1 - Communautair model voor de vergunning en het geharmoniseerd aanvullend
bevoegdheidsbewijs

In de nationale registers opgenomen minimumgegevens :

a) Gegevens in verband met de vergunning:

Alle gegevens die op de vergunning staan vermeld, tezamen met de gegevens in verband met de controle op de naleving van de eisen van artikelen 127, 129 en 137.

b) Gegevens in verband met het bevoegdheidsbewijs:

Alle gegevens die op het bevoegdheidsbewijs staan vermeld, tezamen met de gegevens in verband met de controle op de naleving van de eisen van artikelen 135, 129 en 137.

Gezien om gevoegd te worden bij de wet van ... tot wijziging van de Spoorcodex

FILIP

Van Koningswege:

De minister van Mobiliteit,

François BELLOT

Annexe 1^{re} à la loi du ... modifiant le Code ferroviaire

Annexe 7/1 – Modèle communautaire de licence et d’attestation complémentaire harmonisée

Données minimales figurant dans les registres nationaux :

a) Données relatives à la licence

Toutes les données figurant sur la licence et les données relatives au contrôle des exigences énoncées aux articles 127, 129 et 137.

b) Données relatives à l’attestation

Toutes les données figurant sur l’attestation et les données relatives au contrôle des exigences énoncées aux articles 135, 129 et 137.

Vu pour être annexé à la loi du ... modifiant le Code ferroviaire

PHILIPPE

Par le Roi:

Le ministre de la Mobilité,

François BELLOT

Bijlage 2 aan de wet van ... tot wijziging van de Spoorcodex**Bijlage 27 - Over te leggen documentatie over het netwerkspecifieke deel van het veiligheidscertificaat**

De volgende documenten moeten bij de veiligheidsinstantie worden ingediend zodat zij het netwerkspecifieke deel van het veiligheidscertificaat kan afgeven :

1. documentatie van de spoorwegonderneming over de TSI of onderdelen van de TSI en, waar van toepassing, over de nationale veiligheidsvoorschriften en andere voorschriften die gelden voor de activiteiten, het personeel en het rollend materieel van de onderneming, en over de wijze waarop deze voorschriften met behulp van het veiligheidsbeheersysteem worden nageleefd;

2. documentatie van de spoorwegonderneming over de verschillende categorieën personeel (in dienstverband of onder contract) die de activiteiten in kwestie verrichten, inclusief bewijsstukken waaruit blijkt dat dit personeel voldoet aan technische specificaties inzake interoperabiliteit of de nationale voorschriften en naar behoren zijn gecertificeerd, als nodig, ook door de opleidinginstelling(en) bedoeld in artikel 143;

3. documentatie van de spoorwegonderneming over de verschillende soorten rollend materieel die voor de activiteiten in kwestie worden gebruikt, inclusief bewijsstukken waaruit blijkt dat zij voldoen aan de TSI of nationale voorschriften en naar behoren zijn gecertificeerd en toegelaten om op het Belgisch spoorwegnet in dienst te worden gesteld.

Om overlappingsen te vermijden en om de massa informatie te beperken, zal alleen een samengevatte documentatie worden voorgelegd betreffende de elementen die conform de TSI zijn en andere bepalingen tot omzetting van richtlijnen 96/48/EG en 2001/16/EG van de Raad van 23 juli 1996, betreffende de interoperabiliteit van het trans-Europees hogesnelheidsspoorwegsysteem, en van het Europees Parlement en de Raad van 19 maart 2001 betreffende de interoperabiliteit van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem, gewijzigd door richtlijn 2004/50/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004.

Gezien om gevoegd te worden aan de wet van ... tot wijziging van de Spoorcodex

FILIP

Van Koningswege:

De minister van Mobiliteit,

François BELLOT

Annexe 2 à la loi du ... modifiant le Code ferroviaire**Annexe 27 - Déclarations pour la partie du certificat de sécurité spécifique au réseau**

Les documents ci-après doivent être soumis pour permettre à l'autorité de sécurité de délivrer la partie du certificat de sécurité spécifique au réseau :

1° une documentation à fournir par l'entreprise ferroviaire sur les STI ou parties de STI et, le cas échéant, les règles nationales de sécurité et les autres règles applicables à ses activités, son personnel et son matériel roulant, ainsi que sur la manière dont la conformité est assurée par le système de gestion de la sécurité ;

2° une documentation à fournir par l'entreprise ferroviaire sur les différentes catégories de personnel de l'entreprise ou de ses contractants, y compris la preuve que ce personnel satisfait aux exigences des STI ou des règles nationales et qu'il a été dûment certifié, si nécessaire, également par le ou les organismes de formation visé(s) à l'article 143 ;

3° une documentation à fournir par l'entreprise ferroviaire sur les différents types de matériel roulant utilisés pour ses activités, y compris la preuve qu'ils satisfont aux exigences des STI ou des règles nationales et ont été dûment certifiés et autorisés à être mis en service sur le réseau ferroviaire belge.

Pour éviter les doubles emplois et limiter la quantité d'informations, seule une documentation de synthèse sera soumise concernant les éléments qui sont conformes aux STI et à d'autres dispositions transposant les directives 96/48/CE et 2001/16/CE du Conseil du 23 juillet 1996, relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et du Parlement européen et du Conseil du 19 mars 2001, relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel, modifiées par la directive 2004/50/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004.

Vu pour être annexé à la loi du ... modifiant le Code ferroviaire

PHILIPPE

Par le Roi:

Le ministre de la Mobilité,

François BELLOT

Coördinatie van de artikelen

Wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex

HUDIGE TEKST (vóór wijzigingen)

Titel 1. – Algemene bepalingen

Hoofdstuk 3 – Definities

Artikel 1. Deze Spoorcodex regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet, met uitzondering van titel 7/1 die een aangelegenheid als bedoeld in artikel 77 van de Grondwet regelt.

Deze Spoorcodex voorziet in de gedeeltelijke omzetting van :

1° Richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen en tot wijziging van Richtlijn 95/18/EG van de Raad betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen, en van Richtlijn 2001/14/EG van de Raad inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheidscertificering;

2° Richtlijn 2007/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 inzake de certificering van machinisten die locomotieven en treinen op het spoorwegsysteem van de Gemeenschap besturen;

3° Richtlijn 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 2008 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Gemeenschap;

4° Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte.

Art. 3. Voor de toepassing van deze Codex wordt verstaan onder :

1° " Ongeval " : ongewenste of onbedoelde plotse gebeurtenis of reeks gebeurtenissen met schadelijke gevolgen; ongevallen worden in de volgende categorieën onderverdeeld : botsingen, ontsporingen, ongevallen op spoorwegovergangen, persoonlijke ongevallen veroorzaakt door rollend materieel in

GECOORDINEERDE TEKST (na wijzigingen)

Titel 1. – Algemene bepalingen

Hoofdstuk 3 – Definities

Artikel 1. Deze Spoorcodex regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet, met uitzondering van titel 7/1 die een aangelegenheid als bedoeld in artikel 77 van de Grondwet regelt.

Deze Spoorcodex voorziet in de gedeeltelijke omzetting van :

1° Richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen en tot wijziging van Richtlijn 95/18/EG van de Raad betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen, en van Richtlijn 2001/14/EG van de Raad inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheidscertificering;

2° Richtlijn 2007/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 inzake de certificering van machinisten die locomotieven en treinen op het spoorwegsysteem van de Gemeenschap besturen;

3° Richtlijn 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 2008 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Gemeenschap;

4° Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte.

5° Richtlijn 2016/882 van de Commissie van 1 juni 2016 tot wijziging van Richtlijn 2007/59/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende de taalvereisten.

Art. 3. Voor de toepassing van deze Codex wordt verstaan onder :

1° " Ongeval " : ongewenste of onbedoelde plotse gebeurtenis of reeks gebeurtenissen met schadelijke gevolgen; ongevallen worden in de volgende categorieën onderverdeeld : botsingen, ontsporingen, ongevallen op spoorwegovergangen, persoonlijke ongevallen veroorzaakt door rollend materieel in

beweging, branden en andere ongevallen;

2° " Ernstig ongeval " : botsing of ontsporing van treinen waarbij ten minste één persoon omkomt of vijf of meer personen ernstig gewond raken of grote schade aan het rollend materieel, de infrastructuur of het milieu veroorzaakt, dan wel een soortgelijk ongeval dat duidelijk consequenties heeft voor de regelgeving op het gebied van de veiligheid op het spoor of het veiligheidsbeheer; onder " grote schade " wordt schade verstaan waarvan de totale kosten onmiddellijk door de onderzoekende instantie op ten minste 2 miljoen euro kunnen worden geraamd;

3° "Kaderovereenkomst" : een publiek- dan wel privaatrechtelijke bindende algemene overeenkomst die de rechten en plichten vastlegt van een kandidaat en van de spoorweginfrastructuurbeheerder met betrekking tot de toe te wijzen infrastructuurcapaciteit en de te heffen rechten voor een periode die langer is dan de geldigheidsduur van één dienstregelingstijdvak;

3/1° "Grensoverschrijdende overeenkomst" : iedere overeenkomst tussen twee of meer lidstaten of tussen lidstaten en derde landen die ertoe strekt het verrichten van grensoverschrijdende spoorwegdiensten te vergemakkelijken;

4° " Bestuur " : het bestuur belast met het spoorwegvervoer;

5° " Bureau " : het Europees Spoorwegbureau opgericht bij Verordening (EG) nr. 881/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004;

6° " Veiligheidsvergunning " : de vergunning die door de veiligheidsinstantie aan een spoorweginfrastructuurbeheerder wordt verleend;

6/1° "Levensvatbaar alternatief" : toegang tot een andere dienstvoorziening die economisch gezien aanvaardbaar is voor de spoorwegonderneming en deze laatste in staat stelt om de betrokken goederen- of reizigersvervoersdienst te exploiteren;

7° " Bevoegdheidsbewijs " : het geharmoniseerde aanvullende bevoegdheidsbewijs waarin de infrastructuur en het rollend materieel worden genoemd waar of waarmee de treinbestuurder mag rijden;

8° " Toelating tot indienststelling " : handeling waardoor een vergunning wordt toegekend voor het gebruik van een subsysteem op het Belgische spoorwegnet;

9° " Veiligheidsinstantie " : de overheid belast met de taken inzake veiligheid en interoperabiliteit op het spoor;

9/1° "Vergunningverlenende autoriteit" : de instantie die in een lidstaat verantwoordelijk is voor het verlenen van vergunningen aan

beweging, branden en andere ongevallen;

2° " Ernstig ongeval " : botsing of ontsporing van treinen waarbij ten minste één persoon omkomt of vijf of meer personen ernstig gewond raken of grote schade aan het rollend materieel, de infrastructuur of het milieu veroorzaakt, dan wel een soortgelijk ongeval dat duidelijk consequenties heeft voor de regelgeving op het gebied van de veiligheid op het spoor of het veiligheidsbeheer; onder " grote schade " wordt schade verstaan waarvan de totale kosten onmiddellijk door de onderzoekende instantie op ten minste 2 miljoen euro kunnen worden geraamd;

3° "Kaderovereenkomst" : een publiek- dan wel privaatrechtelijke bindende algemene overeenkomst die de rechten en plichten vastlegt van een kandidaat en van de spoorweginfrastructuurbeheerder met betrekking tot de toe te wijzen infrastructuurcapaciteit en de te heffen rechten voor een periode die langer is dan de geldigheidsduur van één dienstregelingstijdvak;

3/1° "Grensoverschrijdende overeenkomst" : iedere overeenkomst tussen twee of meer lidstaten of tussen lidstaten en derde landen die ertoe strekt het verrichten van grensoverschrijdende spoorwegdiensten te vergemakkelijken;

4° " Bestuur " : het bestuur belast met het spoorwegvervoer;

5° " Bureau " : het Europees Spoorwegbureau opgericht bij Verordening (EG) nr. 881/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004;

6° " Veiligheidsvergunning " : de vergunning die door de veiligheidsinstantie aan een spoorweginfrastructuurbeheerder wordt verleend;

6/1° "Levensvatbaar alternatief" : toegang tot een andere dienstvoorziening die economisch gezien aanvaardbaar is voor de spoorwegonderneming en deze laatste in staat stelt om de betrokken goederen- of reizigersvervoersdienst te exploiteren;

7° " Bevoegdheidsbewijs " : het geharmoniseerde aanvullende bevoegdheidsbewijs waarin de infrastructuur en het rollend materieel worden genoemd waar of waarmee de treinbestuurder mag rijden;

8° (...);

9° " Veiligheidsinstantie " : de overheid belast met de taken inzake veiligheid en interoperabiliteit op het spoor;

9/1° "Vergunningverlenende autoriteit" : de instantie die in een lidstaat verantwoordelijk is voor het verlenen van vergunningen aan

spoorwegondernemingen;

10° " Ander treinpersoneel dat voor de exploitatieveiligheid cruciale taken verricht " : treinpersoneel dat geen treinbestuurder is, maar dat bijdraagt tot het waarborgen van de veiligheid van de trein, de passagiers en de vervoerde goederen. In het kader van deze Codex en zijn uitvoeringsbesluiten wordt dit personeel aangeduid met het woord " begeleiders van reizigerstreinen ". Dit personeel omvat niet het personeel van Securail;

10/1° "Redelijke winst" : een rendementsvergoeding op basis van eigen vermogen, waarbij rekening wordt gehouden met het risico, waaronder het risico aan inkomstenzijde of het ontbreken daarvan, waaraan de exploitant van de dienstvoorziening is blootgesteld, en die in de lijn ligt van de gemiddelde opbrengst voor de betrokken sector in de afgelopen jaren;

11° "Kandidaat" : elke spoorwegonderneming of een internationaal samenwerkingsverband van spoorwegondernemingen of andere natuurlijke of rechtspersonen of entiteiten, zoals de bevoegde overheidsinstanties in de zin van Verordening (EG) nr. 1370/2007 en verladers, expediteurs en exploitanten van gecombineerd vervoer, die om redenen van openbare dienst of om commerciële redenen belang hebben bij de verwerving van infrastructuurcapaciteit;

12° " Spoorweginfrastructuurcapaciteit " : het vermogen om voor een bepaalde periode de voor een spoorweginfrastructuurelement gevraagde treinpaden te plannen;

13° " Specifiek geval " : elk deel van het spoorwegsysteem waarvoor om geografische of topografische redenen of omwille van het stadsmilieu en de samenhang van het bestaande systeem, bijzondere tijdelijke of definitieve bepalingen in de TSI's moeten worden opgenomen. Dergelijke gevallen zijn bijvoorbeeld spoorweglijnen en - netten die niet verbonden zijn met het net in de rest van de Europese Unie, het profiel, de spoorwijdte of de spoorafstand, alsmede voertuigen die bestemd zijn voor strikt lokaal, regionaal of historisch gebruik en voertuigen met een plaats van vertrek of bestemming in derde landen;

14° " Oorzaken " : de handelingen, verzuimen, gebeurtenissen of omstandigheden, of een combinatie daarvan, die tot het ongeval of het incident hebben geleid;

15° " Opleidingscentrum " : een entiteit die door de veiligheidsinstantie is erkend voor het geven van opleidingscursussen;

16° " Veiligheidscertificaat " : het document dat

spoorwegondernemingen;

10° " Ander treinpersoneel dat voor de exploitatieveiligheid cruciale taken verricht " : treinpersoneel dat geen treinbestuurder is, maar dat bijdraagt tot het waarborgen van de veiligheid van de trein, de passagiers en de vervoerde goederen. In het kader van deze Codex en zijn uitvoeringsbesluiten wordt dit personeel aangeduid met het woord " begeleiders van reizigerstreinen ". Dit personeel omvat niet het personeel van Securail;

10/1° "Redelijke winst" : een rendementsvergoeding op basis van eigen vermogen, waarbij rekening wordt gehouden met het risico, waaronder het risico aan inkomstenzijde of het ontbreken daarvan, waaraan de exploitant van de dienstvoorziening is blootgesteld, en die in de lijn ligt van de gemiddelde opbrengst voor de betrokken sector in de afgelopen jaren;

11° "Kandidaat" : elke spoorwegonderneming of een internationaal samenwerkingsverband van spoorwegondernemingen of andere natuurlijke of rechtspersonen of entiteiten, zoals de bevoegde overheidsinstanties in de zin van Verordening (EG) nr. 1370/2007 en verladers, expediteurs en exploitanten van gecombineerd vervoer, die om redenen van openbare dienst of om commerciële redenen belang hebben bij de verwerving van infrastructuurcapaciteit;

12° " Spoorweginfrastructuurcapaciteit " : het vermogen om voor een bepaalde periode de voor een spoorweginfrastructuurelement gevraagde treinpaden te plannen;

13° " Specifiek geval " : elk deel van het spoorwegsysteem waarvoor om geografische of topografische redenen of omwille van het stadsmilieu en de samenhang van het bestaande systeem, bijzondere tijdelijke of definitieve bepalingen in de TSI's moeten worden opgenomen. Dergelijke gevallen zijn bijvoorbeeld spoorweglijnen en - netten die niet verbonden zijn met het net in de rest van de Europese Unie, het profiel, de spoorwijdte of de spoorafstand, alsmede voertuigen die bestemd zijn voor strikt lokaal, regionaal of historisch gebruik en voertuigen met een plaats van vertrek of bestemming in derde landen;

14° " Oorzaken " : de handelingen, verzuimen, gebeurtenissen of omstandigheden, of een combinatie daarvan, die tot het ongeval of het incident hebben geleid;

15° " Opleidingscentrum " : een entiteit die door de veiligheidsinstantie is erkend voor het geven van opleidingscursussen;

16° " Veiligheidscertificaat " : het document dat

door de veiligheidsinstantie wordt verleend met als doel te gelden als bewijs dat de spoorwegonderneming een veiligheidsbeheersysteem tot stand heeft gebracht en kan voldoen aan de eisen die zijn vastgelegd in de TSI's en andere toepasselijke Europese wetgeving en in veiligheidsvoorschriften teneinde risico's te beheersen en op een veilige manier vervoerdiensten op het net te kunnen aanbieden;

17° " *Certificering van het treinpersoneel* " : het nagaan of een kandidaat beschikt over de vereiste psychologische, medische en vakbekwaamheid;

18° " *Treinbestuurder* " : een persoon die in staat en gemachtigd is tot het zelfstandig, verantwoordelijk en veilig besturen van treinen, daaronder begrepen locomotieven, rangeer locomotieven, werktreinen, onderhoudsspoorwagens, hulp treinen of treinen voor het vervoer van reizigers of goederen;

19° " *Interoperabiliteitsonderdeel* " : elke basiscomponent, groep componenten, deel van een samenstel of volledig samenstel van materieel, deel uitmakend of bestemd om deel uit te maken van een subsysteem, en waarvan de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem rechtstreeks of onrechtstreeks afhankelijk is. Het begrip " onderdeel " bevat materiële en ook immateriële zaken, zoals programmatuur;

20° " *Coördinatie* " : de procedure die door de spoorweginfrastructuurbeheerder en de kandidaten wordt gevolgd om een oplossing te vinden in geval van concurrerende aanvragen om spoorweginfrastructuurcapaciteit te reserveren;

21° " *Houder* " : de persoon of entiteit die eigenaar is van het voertuig of het recht heeft het te gebruiken, die dat voertuig exploiteert als vervoermiddel en die als zodanig is ingeschreven in het Nationaal Voertuigenregister (NVR);

22° " *Netverklaring* " : de verklaring waarin op gedetailleerde wijze de beschrijving van het net, de algemene verkeersregels, de termijnen, de procedures en criteria betreffende de regelingen voor de heffing van gebruiksrechten en de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit zijn vastgelegd; dit document bevat verder alle andere gegevens die nodig zijn om de aanvragen voor spoorweginfrastructuurcapaciteit in te dienen;

23° " *Onderzoek* " : een procedure die erop gericht is ongevallen en incidenten te voorkomen en die bestaat uit de verzameling en analyse van informatie, het trekken van conclusies, met inbegrip van het bepalen van de oorzaken en, in voorkomend geval, het formuleren van veiligheidsaanbevelingen;

door de veiligheidsinstantie wordt verleend met als doel te gelden als bewijs dat de spoorwegonderneming een veiligheidsbeheersysteem tot stand heeft gebracht en kan voldoen aan de eisen die zijn vastgelegd in de TSI's en andere toepasselijke Europese wetgeving en in veiligheidsvoorschriften teneinde risico's te beheersen en op een veilige manier vervoerdiensten op het net te kunnen aanbieden;

17° (...);

18° " *Treinbestuurder* " : een persoon die in staat en gemachtigd is tot het zelfstandig, verantwoordelijk en veilig besturen van treinen, daaronder begrepen locomotieven, rangeer locomotieven, werktreinen, onderhoudsspoorwagens, hulp treinen of treinen voor het vervoer van reizigers of goederen;

19° " *Interoperabiliteitsonderdeel* " : elke basiscomponent, groep componenten, deel van een samenstel of volledig samenstel van materieel, deel uitmakend of bestemd om deel uit te maken van een subsysteem, en waarvan de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem rechtstreeks of onrechtstreeks afhankelijk is. Het begrip " onderdeel " bevat materiële en ook immateriële zaken, zoals programmatuur;

20° " *Coördinatie* " : de procedure die door de spoorweginfrastructuurbeheerder en de kandidaten wordt gevolgd om een oplossing te vinden in geval van concurrerende aanvragen om spoorweginfrastructuurcapaciteit te reserveren;

21° " *Houder* " : de persoon of entiteit die eigenaar is van het voertuig of het recht heeft het te gebruiken, die dat voertuig exploiteert als vervoermiddel en die als zodanig is ingeschreven in het Nationaal Voertuigenregister (NVR);

22° " *Netverklaring* " : de verklaring waarin op gedetailleerde wijze de beschrijving van het net, de algemene verkeersregels, de termijnen, de procedures en criteria betreffende de regelingen voor de heffing van gebruiksrechten en de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit zijn vastgelegd; dit document bevat verder alle andere gegevens die nodig zijn om de aanvragen voor spoorweginfrastructuurcapaciteit in te dienen;

23° " *Onderzoek* " : een procedure die erop gericht is ongevallen en incidenten te voorkomen en die bestaat uit de verzameling en analyse van informatie, het trekken van conclusies, met inbegrip van het bepalen van de oorzaken en, in voorkomend geval, het formuleren van veiligheidsaanbevelingen;

24° " Hoofdonderzoeker " : de persoon die is belast met de organisatie en de uitvoering van en het toezicht op een onderzoek;

25° " Aanbestedende dienst " : elke openbare of privaatrechtelijke entiteit die opdracht geeft voor het ontwerp en/of de bouw, de vernieuwing of de verbetering van een subsysteem. Deze entiteit kan ofwel een spoorwegonderneming, een infrastructuurbeheerder of een houder zijn, ofwel een concessionaris die belast is met de uitvoering van een project;

26° " Met het onderhoud belaste entiteit " : een entiteit die belast is met het onderhoud van een voertuig en als zodanig ingeschreven is in het Nationaal Voertuigenregister;

27° " Spoorwegonderneming " : iedere publiek- of privaatrechtelijke onderneming die in het bezit is van een vergunning overeenkomstig de toepasselijke Europese regelgeving en waarvan de voornaamste activiteit bestaat in het verlenen van spoorwegvervoerdiensten voor goederen en/of voor reizigers, waarbij die onderneming voor de tractie moet zorgen; hiertoe behoren ook ondernemingen die uitsluitend tractie leveren;

28° " Essentiële eisen " : het geheel van de in bijlage 16 omschreven voorwaarden waaraan het spoorwegsysteem, de subsystemen en de interoperabiliteitsonderdelen, met inbegrip van de interfaces, moeten voldoen;

28/1° "Exploitant van een dienstvoorziening" : iedere publieke of privaatrechtelijke entiteit die verantwoordelijk is voor het beheer van een of meer dienstvoorzieningen of voor het verrichten van een of meer diensten voor spoorwegondernemingen als bedoeld in bijlage 1, punten 2, 3 en 4;

29° "Infrastructuurbeheerder" : elke instantie of onderneming die in het bijzonder belast is met de aanleg, het beheer en het onderhoud van de spoorweginfrastructuur, met inbegrip van het verkeersbeheer en de besturing en seingeving. De functies van de infrastructuurbeheerder op een net of deel van een net kunnen aan verschillende instanties of ondernemingen worden toegewezen;

30° " Dienstregeling " : de gegevens over alle geprogrammeerde bewegingen van treinen en rollend materieel die gedurende de periode dat de dienstregeling geldt op de betreffende spoorweginfrastructuur zullen worden uitgevoerd;

31° " Incident " : elk voorval, ander dan een ongeval of een ernstig ongeval dat verband houdt met de exploitatie van treinen en dat de exploitatieveiligheid aantast;

24° " Hoofdonderzoeker " : de persoon die is belast met de organisatie en de uitvoering van en het toezicht op een onderzoek;

25° " Aanbestedende dienst " : elke openbare of privaatrechtelijke entiteit die opdracht geeft voor het ontwerp en/of de bouw, de vernieuwing of de verbetering van een subsysteem. Deze entiteit kan ofwel een spoorwegonderneming, een infrastructuurbeheerder of een houder zijn, ofwel een concessionaris die belast is met de uitvoering van een project;

26° " Met het onderhoud belaste entiteit " : een entiteit die belast is met het onderhoud van een voertuig en als zodanig ingeschreven is in het Nationaal Voertuigenregister;

27° " Spoorwegonderneming " : iedere publiek- of privaatrechtelijke onderneming die in het bezit is van een vergunning overeenkomstig de toepasselijke Europese regelgeving en waarvan de voornaamste activiteit bestaat in het verlenen van spoorwegvervoerdiensten voor goederen en/of voor reizigers, waarbij die onderneming voor de tractie moet zorgen; hiertoe behoren ook ondernemingen die uitsluitend tractie leveren;

28° " Essentiële eisen " : het geheel van de in bijlage 16 omschreven voorwaarden waaraan het spoorwegsysteem, de subsystemen en de interoperabiliteitsonderdelen, met inbegrip van de interfaces, moeten voldoen;

28/1° "Exploitant van een dienstvoorziening" : iedere publieke of privaatrechtelijke entiteit die verantwoordelijk is voor het beheer van een of meer dienstvoorzieningen of voor het verrichten van een of meer diensten voor spoorwegondernemingen als bedoeld in bijlage 1, punten 2, 3 en 4;

29° "Infrastructuurbeheerder" : elke instantie of onderneming die in het bijzonder belast is met de aanleg, het beheer en het onderhoud van de spoorweginfrastructuur, met inbegrip van het verkeersbeheer en de besturing en seingeving. De functies van de infrastructuurbeheerder op een net of deel van een net kunnen aan verschillende instanties of ondernemingen worden toegewezen;

30° " Dienstregeling " : de gegevens over alle geprogrammeerde bewegingen van treinen en rollend materieel die gedurende de periode dat de dienstregeling geldt op de betreffende spoorweginfrastructuur zullen worden uitgevoerd;

31° " Incident " : elk voorval, ander dan een ongeval of een ernstig ongeval dat verband houdt met de exploitatie van treinen en dat de exploitatieveiligheid aantast;

32° "Spoorweginfrastructuur" : het geheel van de elementen bedoeld in bijlage 23;

33° " Overbelaste infrastructuur " : het gedeelte van de spoorweginfrastructuur waarvoor gedurende bepaalde tijdvakken, zelfs na coördinatie van de verschillende capaciteitsaanvragen, niet volledig aan de infrastructuurcapaciteitsaanvraag kan worden voldaan;

33/1° "Dienstvoorziening" : de installatie, inclusief terrein, gebouw en uitrusting, die in haar geheel of gedeeltelijk speciaal is ingericht voor het verrichten van een of meer diensten als bedoeld in bijlage 1, punten 2, 3 en 4;

34° " Interoperabiliteit " : de geschiktheid van een spoorwegsysteem voor een veilig en ononderbroken treinverkeer waarbij de voor de betrokken lijnen vereiste prestaties worden verricht. Deze geschiktheid hangt af van het geheel van wettelijke, technische en operationele voorwaarden die moeten vervuld worden om aan de essentiële eisen te voldoen;

34/1° "Alternatief traject" : een ander traject tussen hetzelfde vertrekpunt en aankomstpunt voor zover beide trajecten onderling inwisselbaar zijn voor het exploiteren van de betrokken goederen- of reizigersvervoersdienst door de spoorwegonderneming;

35° "Vergunning" : een door een vergunningverlenende autoriteit aan een onderneming verleende vergunning waarbij wordt erkend dat zij in staat is als spoorwegonderneming spoorvervoersdiensten te verrichten. De vergunning kan worden beperkt tot het verrichten van bepaalde categorieën vervoersdiensten;

36° " Vergunning van treinbestuurder " : de vergunning afgegeven aan een treinbestuurder door de veiligheidsinstantie die attesteert dat de treinbestuurder voldoet aan de minimumvoorwaarden voor wat betreft medische eisen, psychologische eisen, basisscholing en algemene vakbekwaamheid;

37° " Gemeenschappelijke veiligheidsmethoden (GVM) " : de methoden die worden ontwikkeld om te beschrijven hoe de veiligheidsniveaus, het bereiken van de veiligheidsdoelen en de conformiteit met andere veiligheidsvoorschriften worden beoordeeld;

38° " Minister " : de minister die bevoegd is voor de regulering van het spoorwegvervoer;

39° " *Ingebruikname* " : *alle handelingen waardoor het gebruik van een subsysteem of van een verzameling van subsystemen wordt toegelaten op het Belgische spoorwegnet, hieronder begrepen de bijgewerkte veiligheidsvergunning en de veiligheidscertificaten;*

32° "Spoorweginfrastructuur" : het geheel van de elementen bedoeld in bijlage 23;

33° " Overbelaste infrastructuur " : het gedeelte van de spoorweginfrastructuur waarvoor gedurende bepaalde tijdvakken, zelfs na coördinatie van de verschillende capaciteitsaanvragen, niet volledig aan de infrastructuurcapaciteitsaanvraag kan worden voldaan;

33/1° "Dienstvoorziening" : de installatie, inclusief terrein, gebouw en uitrusting, die in haar geheel of gedeeltelijk speciaal is ingericht voor het verrichten van een of meer diensten als bedoeld in bijlage 1, punten 2, 3 en 4;

34° " Interoperabiliteit " : de geschiktheid van een spoorwegsysteem voor een veilig en ononderbroken treinverkeer waarbij de voor de betrokken lijnen vereiste prestaties worden verricht. Deze geschiktheid hangt af van het geheel van wettelijke, technische en operationele voorwaarden die moeten vervuld worden om aan de essentiële eisen te voldoen;

34/1° "Alternatief traject" : een ander traject tussen hetzelfde vertrekpunt en aankomstpunt voor zover beide trajecten onderling inwisselbaar zijn voor het exploiteren van de betrokken goederen- of reizigersvervoersdienst door de spoorwegonderneming;

35° "Vergunning" : een door een vergunningverlenende autoriteit aan een onderneming verleende vergunning waarbij wordt erkend dat zij in staat is als spoorwegonderneming spoorvervoersdiensten te verrichten. De vergunning kan worden beperkt tot het verrichten van bepaalde categorieën vervoersdiensten;

36° " Vergunning van treinbestuurder " : de vergunning afgegeven aan een treinbestuurder door de veiligheidsinstantie die attesteert dat de treinbestuurder voldoet aan de minimumvoorwaarden voor wat betreft medische eisen, psychologische eisen, basisscholing en algemene vakbekwaamheid;

37° " Gemeenschappelijke veiligheidsmethoden (GVM) " : de methoden die worden ontwikkeld om te beschrijven hoe de veiligheidsniveaus, het bereiken van de veiligheidsdoelen en de conformiteit met andere veiligheidsvoorschriften worden beoordeeld;

38° " Minister " : de minister die bevoegd is voor de regulering van het spoorwegvervoer;

39° (...);

40° " Indienstelling " : alle handelingen door middel waarvan een subsysteem of een voertuig in zijn nominale werkingstoestand wordt gebracht;

41° " Geharmoniseerde norm " : elke Europese norm die is opgesteld door één van de Europese normalisatie-instellingen die vermeld worden in bijlage I bij Richtlijn 98/34/EG van het Europees Parlement en de Raad van 22 juni 1998 betreffende een informatieprocedure op het gebied van normen en technische voorschriften en regels betreffende de diensten van de informatiemaatschappij, en die alleen of samen met andere normen een oplossing vormt voor het probleem van de naleving van een wetgevingsbepaling;

42° "Gemeenschappelijke veiligheidsdoelen (GVD)": de veiligheidsniveaus die ten minste moeten worden gehaald door de verschillende onderdelen van het spoorwegsysteem (zoals het conventionele spoorwegsysteem, het hogesnelheidsspoorwegsysteem, lange spoorwegtunnels of lijnen die uitsluitend voor goederenvervoer worden gebruikt) en door het systeem als geheel in de vorm van criteria voor risicoacceptatie;

43° " Toezichthoudende orgaan " : de overheid bevoegd voor de economische regulering van het spoorwegvervoer;

44° " Onderzoeksorgaan " : het orgaan belast met het uitvoeren van onderzoeken naar ongevallen en incidenten;

45° " Aangewezen instanties " : de instanties die belast zijn met het onderzoek ten behoeve van de keuringsprocedure van de subsystemen aan de hand van de nationale technische voorschriften bij afwezigheid van TSI's of ingeval van afwijking ervan;

46° "Aangemelde instanties" : de instanties die belast zijn met de beoordeling van de overeenstemming of de geschiktheid voor het gebruik van de interoperabiliteitsonderdelen of met het onderzoek ten behoeve van de "EG"-keuringsprocedure van de subsystemen;

47° " Fundamentele parameter " : elke reglementaire, technische of operationele voorwaarde die essentieel is voor de interoperabiliteit en die nader bepaald wordt door de relevante TSI's;

48° " Belanghebbende partij " : de spoorwegonderneming die een aanvraag voor spoorweginfrastructuurcapaciteit heeft ingediend, evenals de andere partijen die bemerkingen willen maken over de weerslag die de dienstregeling zou kunnen hebben op de mogelijkheid tot het verlenen

40° " Indienstelling " : alle handelingen door middel waarvan een subsysteem of een voertuig in zijn nominale werkingstoestand wordt gebracht;

41° " Geharmoniseerde norm " : elke Europese norm die is opgesteld door één van de Europese normalisatie-instellingen die vermeld worden in bijlage I bij Richtlijn 98/34/EG van het Europees Parlement en de Raad van 22 juni 1998 betreffende een informatieprocedure op het gebied van normen en technische voorschriften en regels betreffende de diensten van de informatiemaatschappij, en die alleen of samen met andere normen een oplossing vormt voor het probleem van de naleving van een wetgevingsbepaling;

42° "Gemeenschappelijke veiligheidsdoelen (GVD)": de veiligheidsniveaus die ten minste moeten worden gehaald door de verschillende onderdelen van het spoorwegsysteem (zoals het conventionele spoorwegsysteem, het hogesnelheidsspoorwegsysteem, lange spoorwegtunnels of lijnen die uitsluitend voor goederenvervoer worden gebruikt) en door het systeem als geheel in de vorm van criteria voor risicoacceptatie;

43° " Toezichthoudende orgaan " : de overheid bevoegd voor de economische regulering van het spoorwegvervoer;

44° " Onderzoeksorgaan " : het orgaan belast met het uitvoeren van onderzoeken naar ongevallen en incidenten;

45° " Aangewezen instanties " : de instanties die belast zijn met het onderzoek ten behoeve van de keuringsprocedure van de subsystemen aan de hand van de nationale technische voorschriften bij afwezigheid van TSI's of ingeval van afwijking ervan;

46° "Aangemelde instanties" : de instanties die belast zijn met de beoordeling van de overeenstemming of de geschiktheid voor het gebruik van de interoperabiliteitsonderdelen of met het onderzoek ten behoeve van de "EG"-keuringsprocedure van de subsystemen;

47° " Fundamentele parameter " : elke reglementaire, technische of operationele voorwaarde die essentieel is voor de interoperabiliteit en die nader bepaald wordt door de relevante TSI's;

48° " Belanghebbende partij " : de spoorwegonderneming die een aanvraag voor spoorweginfrastructuurcapaciteit heeft ingediend, evenals de andere partijen die bemerkingen willen maken over de weerslag die de dienstregeling zou kunnen hebben op de mogelijkheid tot het verlenen

van spoorwegdiensten tijdens de geldigheidsperiode van de dienstregeling;

49° " Treinpersoneel " : het personeel samengesteld uit, enerzijds, treinbestuurders en, anderzijds, ander treinpersoneel dat voor de veiligheid cruciale taken verricht;

50° " Capaciteitsvergrotingsplan " : een maatregel of een reeks van maatregelen met een tijdschema voor de uitvoering daarvan die wordt voorgesteld om de capaciteitsbeperkingen te verminderen die ertoe leiden dat een infrastructuurgedeelte tot " overbelaste spoorweginfrastructuur " wordt verklaard;

51° " Project in een vergevorderd stadium van ontwikkeling " : elk project waarvan de planning/aanlegfase zodanig is gevorderd dat een wijziging van de technische specificaties onaanvaardbaar zou zijn voor de betrokken lidstaat. Dit beletsel kan van juridische, contractuele, economische, financiële of sociale aard zijn of verband houden met milieuredenen en moet voldoende gemotiveerd worden;

52° " Verbetering " : belangrijke werkzaamheden waarbij een subsysteem of een deel van een subsysteem wordt gewijzigd en die een verbetering van de algemene prestaties van het subsysteem tot gevolg hebben;

53° " Nationaal voertuigenregister (NVR) " : het register van voertuigen waarmee het is toegestaan om te rijden op het Belgische spoorwegnet;

54° " Nationale technische voorschriften " : de veiligheidsvoorschriften bedoeld in artikel 171 van deze Spoorcodex;

55° " Veiligheidsvoorschriften " : alle voorschriften die eisen betreffende de veiligheid op het spoor bevatten die van toepassing zijn op het Belgische net van welke instantie de regelgeving ook uitgaat;

56° " Nationale veiligheidsvoorschriften " : alle voorschriften die eisen betreffende de veiligheid op het spoor bevatten die opgelegd worden aan het Belgische net en die van toepassing zijn op meer dan één spoorwegonderneming, ongeacht welke instantie ze uitvaardigt;

57° " Vernieuwing van de spoorweginfrastructuur " : belangrijke vervangingswerkzaamheden waarbij een subsysteem of deel van een subsysteem wordt gewijzigd en die geen wijziging van de algemene prestaties van het subsysteem tot gevolg hebben;

58° " Toewijzing " : de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit door de spoorweginfrastructuurbeheerder;

59° " Net " : de gehele spoorweginfrastructuur die beheerd wordt door een infrastructuurbeheerder;

van spoorwegdiensten tijdens de geldigheidsperiode van de dienstregeling;

49° " Treinpersoneel " : het personeel samengesteld uit, enerzijds, treinbestuurders en, anderzijds, ander treinpersoneel dat voor de veiligheid cruciale taken verricht;

50° " Capaciteitsvergrotingsplan " : een maatregel of een reeks van maatregelen met een tijdschema voor de uitvoering daarvan die wordt voorgesteld om de capaciteitsbeperkingen te verminderen die ertoe leiden dat een infrastructuurgedeelte tot " overbelaste spoorweginfrastructuur " wordt verklaard;

51° " Project in een vergevorderd stadium van ontwikkeling " : elk project waarvan de planning/aanlegfase zodanig is gevorderd dat een wijziging van de technische specificaties onaanvaardbaar zou zijn voor de betrokken lidstaat. Dit beletsel kan van juridische, contractuele, economische, financiële of sociale aard zijn of verband houden met milieuredenen en moet voldoende gemotiveerd worden;

52° " Verbetering " : belangrijke werkzaamheden waarbij een subsysteem of een deel van een subsysteem wordt gewijzigd en die een verbetering van de algemene prestaties van het subsysteem tot gevolg hebben;

53° " Nationaal voertuigenregister (NVR) " : het register van voertuigen waarmee het is toegestaan om te rijden op het Belgische spoorwegnet;

54° " Nationale technische voorschriften " : de veiligheidsvoorschriften bedoeld in artikel 171 van deze Spoorcodex;

55° " Veiligheidsvoorschriften " : alle voorschriften die eisen betreffende de veiligheid op het spoor bevatten die van toepassing zijn op het Belgische net van welke instantie de regelgeving ook uitgaat;

56° " Nationale veiligheidsvoorschriften " : alle voorschriften die eisen betreffende de veiligheid op het spoor bevatten die opgelegd worden aan het Belgische net en die van toepassing zijn op meer dan één spoorwegonderneming, ongeacht welke instantie ze uitvaardigt;

57° " Vernieuwing van de spoorweginfrastructuur " : belangrijke vervangingswerkzaamheden waarbij een subsysteem of deel van een subsysteem wordt gewijzigd en die geen wijziging van de algemene prestaties van het subsysteem tot gevolg hebben;

58° " Toewijzing " : de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit door de spoorweginfrastructuurbeheerder;

59° " Net " : de gehele spoorweginfrastructuur die beheerd wordt door een infrastructuurbeheerder;

60° " Serie " : een aantal identieke voertuigen van hetzelfde type-ontwerp;

61° "Internationaal goederenvervoer" : vervoersdiensten waarbij de trein ten minste één grens van een lidstaat overschrijdt; de trein kan worden samengesteld en/of gesplitst en de verschillende delen ervan kunnen een verschillende herkomst en bestemming hebben, zolang alle wagons ten minste één grens overschrijden;

61/1° "Groot onderhoud" : werkzaamheden die niet als vast onderdeel van de gewone dagelijkse verrichtingen worden uitgevoerd en waarvoor het voertuig buiten dienst moet worden gesteld;

62° "Internationale reizigersvervoerdienst" : een reizigersvervoerdienst in het kader waarvan de trein ten minste één grens van een lidstaat overschrijdt en die in hoofdzaak bedoeld is om reizigers tussen stations in verschillende lidstaten te vervoeren; de trein kan worden samengesteld en/of gesplitst en de samenstellende delen kunnen een verschillende herkomst en bestemming hebben, op voorwaarde dat alle rijtuigen ten minste één grens overschrijden;

63° " Spoorwegvervoerdienst " : elk nationaal of internationaal vervoer van reizigers of van goederen of elk nationaal of internationaal gecombineerd vervoer van goederen;

63/1° "Regionale diensten" : vervoersdiensten die als hoofddoel hebben te beantwoorden aan de vervoerbehoefden van een regio, met inbegrip van een grensoverschrijdende regio;

63/2° "Stads- en voorstadsvervoersdiensten" : vervoersdiensten die als hoofddoel hebben te beantwoorden aan de behoeften van een stedelijk centrum of een agglomeratie, met inbegrip van een grensoverschrijdende agglomeratie, en aan de behoeften aan vervoer tussen dat centrum of die agglomeratie en de omliggende gebieden;

64° " Treinpad " : de spoorweginfrastructuurcapaciteit die nodig is om een trein in een bepaald tijdvak tussen twee plaatsen te laten rijden;

65° " Subsystemen " : het resultaat van de onderverdeling van het spoorwegsysteem zoals omschreven in bijlage 15 waarvoor essentiële eisen moeten worden gedefinieerd. Deze subsystemen zijn van structurele of functionele aard;

66° " Europese specificatie " : een gemeenschappelijke technische specificatie, een Europese technische goedkeuring of een nationale norm waarin een Europese norm is omgezet, zoals gedefinieerd in artikel 67bis van het koninklijk besluit van 10 januari 1996 betreffende de

60° " Serie " : een aantal identieke voertuigen van hetzelfde type-ontwerp;

61° "Internationaal goederenvervoer" : vervoersdiensten waarbij de trein ten minste één grens van een lidstaat overschrijdt; de trein kan worden samengesteld en/of gesplitst en de verschillende delen ervan kunnen een verschillende herkomst en bestemming hebben, zolang alle wagons ten minste één grens overschrijden;

61/1° "Groot onderhoud" : werkzaamheden die niet als vast onderdeel van de gewone dagelijkse verrichtingen worden uitgevoerd en waarvoor het voertuig buiten dienst moet worden gesteld;

62° "Internationale reizigersvervoerdienst" : een reizigersvervoerdienst in het kader waarvan de trein ten minste één grens van een lidstaat overschrijdt en die in hoofdzaak bedoeld is om reizigers tussen stations in verschillende lidstaten te vervoeren; de trein kan worden samengesteld en/of gesplitst en de samenstellende delen kunnen een verschillende herkomst en bestemming hebben, op voorwaarde dat alle rijtuigen ten minste één grens overschrijden;

63° " Spoorwegvervoerdienst " : elk nationaal of internationaal vervoer van reizigers of van goederen of elk nationaal of internationaal gecombineerd vervoer van goederen;

63/1° "Regionale diensten" : vervoersdiensten die als hoofddoel hebben te beantwoorden aan de vervoerbehoefden van een regio, met inbegrip van een grensoverschrijdende regio;

63/2° "Stads- en voorstadsvervoersdiensten" : vervoersdiensten die als hoofddoel hebben te beantwoorden aan de behoeften van een stedelijk centrum of een agglomeratie, met inbegrip van een grensoverschrijdende agglomeratie, en aan de behoeften aan vervoer tussen dat centrum of die agglomeratie en de omliggende gebieden;

64° " Treinpad " : de spoorweginfrastructuurcapaciteit die nodig is om een trein in een bepaald tijdvak tussen twee plaatsen te laten rijden;

65° " Subsystemen " : het resultaat van de onderverdeling van het spoorwegsysteem zoals omschreven in bijlage 15 waarvoor essentiële eisen moeten worden gedefinieerd. Deze subsystemen zijn van structurele of functionele aard;

66° " Europese specificatie " : een gemeenschappelijke technische specificatie, een Europese technische goedkeuring of een nationale norm waarin een Europese norm is omgezet, zoals gedefinieerd in artikel 67bis van het koninklijk besluit van 10 januari 1996 betreffende de

overheidsopdrachten voor aanneming van werken, leveringen en diensten in de sectoren van water, energie, vervoer en postdiensten;

67° "Technische specificatie interoperabiliteit (TSI)": de specificaties die voor elk subsysteem of gedeelte van een subsysteem gelden, ten einde aan de essentiële eisen te voldoen en de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem te verzekeren;

68° " Vervanging in het kader van een onderhoud " : vervanging van onderdelen door onderdelen met een identieke functie en identieke prestaties in het kader van preventief onderhoud of herstelwerkzaamheden;

69° " Veiligheidsbeheersysteem " : de organisatie en de regelingen die door de spoorweginfrastructuurbeheerder of een spoorwegonderneming tot stand zijn gebracht om hun activiteiten veilig te laten verlopen;

70° " Spoorwegsysteem " : het systeem van de spoorweginfrastructuur, bestaande uit de lijnen en vaste installaties van het spoorwegnet en het rollend materieel, ongeacht categorie of herkomst, dat gebruik maakt van deze infrastructuur;

71° " Trans-Europese spoorwegsysteem " : de in bijlage 14 beschreven trans-Europese conventionele spoorwegsysteem en trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem;

71/1° "Transit" : de doortocht op het grondgebied van de Unie zonder goederen te laden of te lossen en/of zonder reizigers op het grondgebied van de Unie te laten in- of uitstappen;

72° " Voertuigtype " : een voertuigtype dat beantwoordt aan de fundamentele ontwerpkenmerken van het voertuig aangegeven in een enkele verklaring van " EG " -typeonderzoek zoals omschreven in module B van bijlage II van het besluit nr. 768/2008/EG van het Europees Parlement en de Raad van 9 juli 2008 betreffende een gemeenschappelijk kader voor het verhandelen van producten en tot intrekking van besluit 93/465/EEG van de Raad;

73° " Voertuig " : een spoorvoertuig dat op eigen wielen voortbeweegt op spoorlijnen, met of zonder tractie. Een voertuig bestaat uit één of meer structurele en functionele subsystemen of onderdelen van dergelijke subsystemen;

74° "remisestation" : station dat specifiek bestemd is voor het tijdelijk parkeren van spoorwegvoertuigen tussen twee ritten;

75° " Beschikking 2009/561/EG " : beschikking van de Commissie van 22 juli 2009 tot wijziging van Beschikking 2006/679/EG met betrekking tot de toepassing van de technische specificatie inzake interoperabiliteit voor het subsysteem besturing en

overheidsopdrachten voor aanneming van werken, leveringen en diensten in de sectoren van water, energie, vervoer en postdiensten;

67° "Technische specificatie interoperabiliteit (TSI)": de specificaties die voor elk subsysteem of gedeelte van een subsysteem gelden, ten einde aan de essentiële eisen te voldoen en de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem te verzekeren;

68° " Vervanging in het kader van een onderhoud " : vervanging van onderdelen door onderdelen met een identieke functie en identieke prestaties in het kader van preventief onderhoud of herstelwerkzaamheden;

69° " Veiligheidsbeheersysteem " : de organisatie en de regelingen die door de spoorweginfrastructuurbeheerder of een spoorwegonderneming tot stand zijn gebracht om hun activiteiten veilig te laten verlopen;

70° " Spoorwegsysteem " : het systeem van de spoorweginfrastructuur, bestaande uit de lijnen en vaste installaties van het spoorwegnet en het rollend materieel, ongeacht categorie of herkomst, dat gebruik maakt van deze infrastructuur;

71° " Trans-Europese spoorwegsysteem " : de in bijlage 14 beschreven trans-Europese conventionele spoorwegsysteem en trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem;

71/1° "Transit" : de doortocht op het grondgebied van de Unie zonder goederen te laden of te lossen en/of zonder reizigers op het grondgebied van de Unie te laten in- of uitstappen;

72° " Voertuigtype " : een voertuigtype dat beantwoordt aan de fundamentele ontwerpkenmerken van het voertuig aangegeven in een enkele verklaring van " EG " -typeonderzoek zoals omschreven in module B van bijlage II van het besluit nr. 768/2008/EG van het Europees Parlement en de Raad van 9 juli 2008 betreffende een gemeenschappelijk kader voor het verhandelen van producten en tot intrekking van besluit 93/465/EEG van de Raad;

73° " Voertuig " : een spoorvoertuig dat op eigen wielen voortbeweegt op spoorlijnen, met of zonder tractie. Een voertuig bestaat uit één of meer structurele en functionele subsystemen of onderdelen van dergelijke subsystemen;

74° "remisestation" : station dat specifiek bestemd is voor het tijdelijk parkeren van spoorwegvoertuigen tussen twee ritten;

75° " Beschikking 2009/561/EG " : beschikking van de Commissie van 22 juli 2009 tot wijziging van Beschikking 2006/679/EG met betrekking tot de toepassing van de technische specificatie inzake interoperabiliteit voor het subsysteem besturing en

seingeving van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem;

76° "Beschikking 2008/386/EG" : beschikking van de Commissie van 23 april 2008 tot wijziging van bijlage A bij Beschikking 2006/679/EG betreffende de technische specificaties van het subsysteem besturing en seingeving van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem;

77° "Beschikking 2006/860/EG" : beschikking van de Commissie van 7 november 2006 betreffende de technische specificaties inzake interoperabiliteit van het subsysteem besturing en seingeving van het trans-Europees hogesnelheidsspoorwegsysteem en tot wijziging van bijlage A bij Beschikking 2006/679/EG betreffende de technische specificaties inzake interoperabiliteit van het subsysteem besturing en seingeving van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem.

seingeving van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem;

76° "Beschikking 2008/386/EG" : beschikking van de Commissie van 23 april 2008 tot wijziging van bijlage A bij Beschikking 2006/679/EG betreffende de technische specificaties van het subsysteem besturing en seingeving van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem;

77° "Beschikking 2006/860/EG" : beschikking van de Commissie van 7 november 2006 betreffende de technische specificaties inzake interoperabiliteit van het subsysteem besturing en seingeving van het trans-Europees hogesnelheidsspoorwegsysteem en tot wijziging van bijlage A bij Beschikking 2006/679/EG betreffende de technische specificaties inzake interoperabiliteit van het subsysteem besturing en seingeving van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem;

78° « *Hulponderneming* » : een onderaannemer die belast is met de uitvoering van een opdracht die hem in het kader van zijn veiligheidsbeheersysteem door een spoorwegonderneming of een infrastructuurbeheerder toegekend wordt en die beschouwd wordt als hebbende een impact op de veiligheid van het Belgische spoorwegennetwerk.

Titel 2. - Principes van organisatie en beheer

Hoofdstuk 1. - Gescheiden rekeningen

Art. 4.

§ 1. (...)

§ 2. Spoorwegondernemingen houden in hun interne boekhouding afzonderlijke rekeningen aan met betrekking tot, enerzijds, de activiteit van goederenvervoer per spoor en, anderzijds, de activiteiten met betrekking tot de verlening van reizigersvervoerdiensten per spoor. De toelichting bij hun jaarrekening bevat een afzonderlijke balans, resultatenrekening en kasstroomoverzicht met betrekking tot de activiteit van goederenvervoer per spoor en met betrekking tot de reizigersvervoerdiensten per spoor.

Openbare financiële middelen voor activiteiten die betrekking hebben op het verrichten van vervoersdiensten in het kader van openbare dienst, moeten in overeenstemming met artikel 7 van de *Rerordering* 1370/2007 afzonderlijk in de desbetreffende rekeningen worden opgevoerd en mogen niet worden overgedragen naar activiteiten met betrekking tot andere vervoersdiensten of enige andere bedrijfsactiviteit.

Titel 2. - Principes van organisatie en beheer

Hoofdstuk 1. - Gescheiden rekeningen

Art. 4.

§ 1. (...)

§ 2. Spoorwegondernemingen houden in hun interne boekhouding afzonderlijke rekeningen aan met betrekking tot, enerzijds, de activiteit van goederenvervoer per spoor en, anderzijds, de activiteiten met betrekking tot de verlening van reizigersvervoerdiensten per spoor. De toelichting bij hun jaarrekening bevat een afzonderlijke balans, resultatenrekening en kasstroomoverzicht met betrekking tot de activiteit van goederenvervoer per spoor en met betrekking tot de reizigersvervoerdiensten per spoor.

Openbare financiële middelen voor activiteiten die betrekking hebben op het verrichten van vervoersdiensten in het kader van openbare dienst, moeten in overeenstemming met artikel 7 van de *Verordening* 1370/2007 afzonderlijk in de desbetreffende rekeningen worden opgevoerd en mogen niet worden overgedragen naar activiteiten met betrekking tot andere vervoersdiensten of enige andere bedrijfsactiviteit.

§ 3. [...]

Titel 3. – Gebruik van de spoorweginfrastructuur

Hoofdstuk 1. – Toegang tot de spoorweginfrastructuur

Afdeling 1. – Toegangs- en doorvoorrecht

Art. 7. Elke spoorwegonderneming die spoorwegvervoerdiensten wil verrichten en toegang wil hebben tot de spoorweginfrastructuur moet in het bezit zijn van :

- 1° een vergunning die bestemd is voor het type diensten dat ze aanbiedt, afgeleverd door de bevoegde overheid van een lidstaat van de Europese Unie;
- 2° een spoorwegveiligheidscertificaat;
- 3° beschikbare spoorweginfrastructuurcapaciteiten toegekend door de spoorweginfrastructuurbeheerder.

Afdeling 3. - Vergunningen

Art. 10. Onverminderd andersluidende bepalingen worden de vergunningen met betrekking tot *de installaties van de verkrijgers* en tot de bouw van kunstwerken boven en onder de spoorweg afgegeven door de spoorweginfrastructuurbeheerder. Hij maakt een inventaris op en houdt deze bij. De installaties die een potentieel gevaar voor de bevolking of voor het milieu kunnen inhouden worden duidelijk aangegeven en gelokaliseerd ten opzichte van het spoorwegnet.

Hoofdstuk 3. – De betrekkingen tussen de spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen

Afdeling 1. - Netverklaring

Art. 21. De netverklaring beschrijft de aard van de voor spoorwegondernemingen beschikbare infrastructuur, en bevat informatie over de voorwaarden voor toegang tot de betreffende spoorweginfrastructuur. De netverklaring bevat ook informatie over de voorwaarden voor toegang tot dienstvoorzieningen die zijn aangesloten op het net van de infrastructuurbeheerder en voor de dienstverlening in die voorzieningen *die zijn aangesloten op het net van de*

§ 3. [...]

Titel 3. – Gebruik van de spoorweginfrastructuur

Hoofdstuk 1. – Toegang tot de spoorweginfrastructuur

Afdeling 1. – Toegangs- en doorvoorrecht

Art. 7. Elke spoorwegonderneming die spoorwegvervoerdiensten wil verrichten en toegang wil hebben tot de spoorweginfrastructuur moet in het bezit zijn van :

- 1° een vergunning die bestemd is voor het type diensten dat ze aanbiedt, afgeleverd door de bevoegde overheid van een lidstaat van de Europese Unie;
- 2° een spoorwegveiligheidscertificaat;
- 3° beschikbare spoorweginfrastructuurcapaciteiten toegekend door de spoorweginfrastructuurbeheerder;
- 4° *een dekking van de burgerlijke aansprakelijkheid voor een minimumbedrag dat de Koning bepaalt.*

Afdeling 3. - Vergunningen

Art. 10. Onverminderd andersluidende bepalingen worden de vergunningen met betrekking tot *de plaatsing van nutsvoorzieningen* en tot de bouw van kunstwerken boven en onder de spoorweg afgegeven door de spoorweginfrastructuurbeheerder. Hij maakt een inventaris op en houdt deze bij. De installaties die een potentieel gevaar voor de bevolking of voor het milieu kunnen inhouden worden duidelijk aangegeven en gelokaliseerd ten opzichte van het spoorwegnet.

Hoofdstuk 3. – De betrekkingen tussen de spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen

Afdeling 1. - Netverklaring

Art. 21. De netverklaring beschrijft de aard van de voor spoorwegondernemingen beschikbare infrastructuur, en bevat informatie over de voorwaarden voor toegang tot de betreffende spoorweginfrastructuur. De netverklaring bevat ook informatie over de voorwaarden voor toegang tot dienstvoorzieningen die zijn aangesloten op het net van de infrastructuurbeheerder en voor de dienstverlening in die voorzieningen, of een verwijzing naar een internetsite waarop deze

infrastructuurbeheerder en voor de dienstverlening in die voorzieningen, of een verwijzing naar een internetsite waarop deze informatie kosteloos in elektronische vorm wordt aangehouden. De inhoud van de netverklaring is opgenomen in bijlage 2.

De netverklaring wordt bijgehouden en in voorkomend geval aangepast.

Afdeling 2. - Overeenkomsten

Art. 23. Elk gebruik van de spoorweginfrastructuur door *de houder van een treinpad* wordt voorafgegaan door het afsluiten van een overeenkomst tussen de spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegonderneming die spoorwegvervoerdiensten verricht en waarin de respectieve rechten en verplichtingen van elke partij worden vastgelegd. De bepalingen van deze overeenkomst zijn niet-discriminerend, transparant en in overeenstemming met de geldende wettelijke en reglementaire bepalingen.

Deze overeenkomst bepaalt onder meer de nadere regels van de tenuitvoerlegging van de veiligheidsvoorschriften.

Deze overeenkomst bevat eveneens een prestatieregeling die heffingsregelingen voor het gebruik van de infrastructuur toepast om de spoorwegonderneming en de spoorweginfrastructuurbeheerder ertoe aan te zetten om tekortkomingen zo gering mogelijk te houden en de prestaties van het spoorwegnet te verbeteren.

De grondbeginselen van de prestatieregeling bedoeld in bijlage 24, punt 2, gelden voor het gehele net.

Deze regeling is voor het gehele net van toepassing en kan boetes inhouden voor handelingen die de exploitatie van het net verstoren, compensaties voor ondernemingen die onder verstoringen te lijden hebben, en premies ter beloning van prestaties die de ramingen overtreffen die gebaseerd zijn op de prestatieregeling.

Overeenkomstig bijlage 24, punt 2 bepaalt de infrastructuurbeheerder de grondbeginselen van de prestatieregeling in akkoord met de kandidaten.

De partijen kunnen het toezichthoudende orgaan om advies vragen over de verenigbaarheid van deze overeenkomst met de bepalingen van deze Spoorcodex en zijn uitvoeringsbesluiten.

In afwijking van artikel 46, tweede lid, bepaalt de infrastructuurbeheerder de regels voor de berekening en betalingswijze van de retributies die voortvloeien uit de toepassing van de prestatieregeling. Hij past

informatie kosteloos in elektronische vorm wordt aangehouden. De inhoud van de netverklaring is opgenomen in bijlage 2.

De netverklaring wordt bijgehouden en in voorkomend geval aangepast.

Afdeling 2. - Overeenkomsten

Art. 23. Elk gebruik van de spoorweginfrastructuur door *een spoorwegonderneming* wordt voorafgegaan door het afsluiten van een overeenkomst tussen de spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegonderneming die spoorwegvervoerdiensten verricht en waarin de respectieve rechten en verplichtingen van elke partij worden vastgelegd. De bepalingen van deze overeenkomst zijn niet-discriminerend, transparant en in overeenstemming met de geldende wettelijke en reglementaire bepalingen.

Deze overeenkomst bepaalt onder meer de nadere regels van de tenuitvoerlegging van de veiligheidsvoorschriften.

Deze overeenkomst bevat eveneens een prestatieregeling die heffingsregelingen voor het gebruik van de infrastructuur toepast om de spoorwegonderneming en de spoorweginfrastructuurbeheerder ertoe aan te zetten om tekortkomingen zo gering mogelijk te houden en de prestaties van het spoorwegnet te verbeteren.

De grondbeginselen van de prestatieregeling bedoeld in bijlage 24, punt 2, gelden voor het gehele net.

Deze regeling is voor het gehele net van toepassing en kan boetes inhouden voor handelingen die de exploitatie van het net verstoren, compensaties voor ondernemingen die onder verstoringen te lijden hebben, en premies ter beloning van prestaties die de ramingen overtreffen die gebaseerd zijn op de prestatieregeling.

Overeenkomstig bijlage 24, punt 2 bepaalt de infrastructuurbeheerder de grondbeginselen van de prestatieregeling in akkoord met de kandidaten.

De partijen kunnen het toezichthoudende orgaan om advies vragen over de verenigbaarheid van deze overeenkomst met de bepalingen van deze Spoorcodex en zijn uitvoeringsbesluiten.

In afwijking van artikel 46, tweede lid, bepaalt de infrastructuurbeheerder de regels voor de berekening en betalingswijze van de retributies die voortvloeien uit de toepassing van de prestatieregeling. Hij past

deze regels toe ten laatste vanaf 1 januari 2017.

De prestatieregeling vastgesteld door het koninklijk besluit van 6 juli 2011 tot wijziging van het koninklijk besluit van 9 december 2004 betreffende de verdeling van de spoorweginfrastructuurcapaciteiten en de retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur is van toepassing tot aan de datum waarop de prestatieregeling vastgesteld overeenkomstig het zevende lid van toepassing wordt. Tot aan dezelfde datum bepaalt de Koning bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad de regels voor de berekening en betalingswijze van de heffingen die voortvloeien uit de toepassing van de prestatieregeling.

Art. 24. § 1. (...)

§ 2. In afwijking van artikel 24, § 1, zevende lid, kan voor diensten waarbij gebruik wordt gemaakt van infrastructuur die overeenkomstig artikel 38, tweede lid, is aangewezen en die een door de kandidaat naar behoren gemotiveerde aanzienlijke en langdurige investering vereist, de looptijd van de kaderovereenkomst vijftien jaar bedragen. Een looptijd van meer dan vijftien jaar is alleen in uitzonderingsgevallen mogelijk, met name bij aanzienlijke en langdurige investeringen, wanneer deze het voorwerp uitmaken van contractuele verplichtingen waaronder een meerjarenplan voor de afschrijving van deze investeringen.

De kandidaat kan in dit geval om een gedetailleerde omschrijving van de capaciteitskenmerken verzoeken, meer bepaald de frequentie, het volume en de kwaliteit van treinpaden die hem voor de looptijd van de kaderovereenkomst ter beschikking worden gesteld. De spoorweginfrastructuurbeheerder kan de gereserveerde capaciteit verlagen indien deze voor een periode van ten minste één maand minder is gebruikt dan de drempelwaarde bedoeld *in artikel 41, § 4*.

Een eerste kaderovereenkomst kan voor een periode van vijf jaar worden opgesteld, die met vijf jaar verlengd kan worden, op basis van de capaciteitskenmerken die worden gebruikt door kandidaten die vóór 1 januari 2010 diensten exploiteren, ten einde rekening te houden met specifieke investeringen of met het bestaan van commerciële overeenkomsten. Het toezichthoudende orgaan is belast met het verlenen van toestemming voor de inwerkingtreding van een dergelijke overeenkomst.

§ 3. (...).

deze regels toe ten laatste vanaf 1 januari 2017.

De prestatieregeling vastgesteld door het koninklijk besluit van 6 juli 2011 tot wijziging van het koninklijk besluit van 9 december 2004 betreffende de verdeling van de spoorweginfrastructuurcapaciteiten en de retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur is van toepassing tot aan de datum waarop de prestatieregeling vastgesteld overeenkomstig het zevende lid van toepassing wordt. Tot aan dezelfde datum bepaalt de Koning bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad de regels voor de berekening en betalingswijze van de heffingen die voortvloeien uit de toepassing van de prestatieregeling.

Art. 24. § 1. (...)

§ 2. In afwijking van artikel 24, § 1, zevende lid, kan voor diensten waarbij gebruik wordt gemaakt van infrastructuur die overeenkomstig artikel 38, tweede lid, is aangewezen en die een door de kandidaat naar behoren gemotiveerde aanzienlijke en langdurige investering vereist, de looptijd van de kaderovereenkomst vijftien jaar bedragen. Een looptijd van meer dan vijftien jaar is alleen in uitzonderingsgevallen mogelijk, met name bij aanzienlijke en langdurige investeringen, wanneer deze het voorwerp uitmaken van contractuele verplichtingen waaronder een meerjarenplan voor de afschrijving van deze investeringen.

De kandidaat kan in dit geval om een gedetailleerde omschrijving van de capaciteitskenmerken verzoeken, meer bepaald de frequentie, het volume en de kwaliteit van treinpaden die hem voor de looptijd van de kaderovereenkomst ter beschikking worden gesteld. De spoorweginfrastructuurbeheerder kan de gereserveerde capaciteit verlagen indien deze voor een periode van ten minste één maand minder is gebruikt dan de drempelwaarde bedoeld *in artikel 43*.

Een eerste kaderovereenkomst kan voor een periode van vijf jaar worden opgesteld, die met vijf jaar verlengd kan worden, op basis van de capaciteitskenmerken die worden gebruikt door kandidaten die vóór 1 januari 2010 diensten exploiteren, ten einde rekening te houden met specifieke investeringen of met het bestaan van commerciële overeenkomsten. Het toezichthoudende orgaan is belast met het verlenen van toestemming voor de inwerkingtreding van een dergelijke overeenkomst.

§ 3. (...).

Hoofdstuk 6. – Toezichthoudende orgaan

Afdeling 2. – Opdrachten

Art. 60. § 1. De Koning kan bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad een in de tijd beperkte compensatieregeling treffen retributies voor het gebruik van de voor spoorweginfrastructuurgebruik binnen de grenzen bepaald in § 2. Het koninklijk besluit bevat de methode en de berekening voor de compensatie.

§ 2. (...)

§ 3. (...).

Art. 62. § 1. Benevens de door de wet verleende opdrachten vervult het toezichthoudende orgaan de in dit artikel beschreven opdrachten.

§ 2. Teneinde zijn raadgevende opdracht te vervullen, doet het toezichthoudende orgaan het volgende :

1° het geeft gemotiveerd advies en doet voorstellen;

2° het voert, op eigen initiatief of op vraag van de minister, onderzoeken en studies uit met betrekking tot de spoorwegmarkt;

3° het verstrekt de minister de nodige inlichtingen om de regels op te stellen inzake de vergunningen, de heffing en de toewijzing van de infrastructuurcapaciteit;

4° het werkt samen met de toezichthoudende organen van de andere lidstaten van de Europese Unie, teneinde de besluitvormingsbeginselen in het geheel van de Unie te coördineren;

5° het geeft, voorafgaandelijk aan de sluiting of de wijziging van de vervoersovereenkomst bedoeld in artikel 8 van de wet van 30 augustus 2013 betreffende de hervorming van de Belgische spoorwegen, met redenen omkleed advies over zijn inhoud.

§ 3. Teneinde zijn controleopdracht te vervullen, doet het toezichthoudende orgaan het volgende :

1° het controleert de overeenstemming van de voorlopige en de definitieve versie van de netverklaring met deze Spoorcodex en zijn uitvoeringsbesluiten;

2° het waakt erover dat de retributies in overeenstemming zijn met de bepalingen van deze Spoorcodex, van zijn uitvoeringsbesluiten en de netverklaring en op een niet-discriminerende wijze worden toegepast;

3° het waakt erover dat de toewijzing van de infrastructuurcapaciteit overeenstemt met de bepalingen van deze wet, van haar

Hoofdstuk 6. – Toezichthoudende orgaan

Afdeling 2. – Opdrachten

Art. 60. § 1. De Koning kan bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad een in de tijd beperkte compensatieregeling treffen *inzake* retributies voor het gebruik van de voor spoorweginfrastructuurgebruik binnen de grenzen bepaald in § 2. Het koninklijk besluit bevat de methode en de berekening voor de compensatie.

§ 2. (...)

§ 3. (...).

Art. 62. § 1. Benevens de door de wet verleende opdrachten vervult het toezichthoudende orgaan de in dit artikel beschreven opdrachten.

§ 2. Teneinde zijn raadgevende opdracht te vervullen, doet het toezichthoudende orgaan het volgende :

1° het geeft gemotiveerd advies en doet voorstellen;

2° het voert, op eigen initiatief of op vraag van de minister, onderzoeken en studies uit met betrekking tot de spoorwegmarkt;

3° het verstrekt de minister de nodige inlichtingen om de regels op te stellen inzake de vergunningen, de heffing en de toewijzing van de infrastructuurcapaciteit;

4° het werkt samen met de toezichthoudende organen van de andere lidstaten van de Europese Unie, teneinde de besluitvormingsbeginselen in het geheel van de Unie te coördineren;

5° het geeft, voorafgaandelijk aan de sluiting of de wijziging van de vervoersovereenkomst bedoeld in artikel 8 van de wet van 30 augustus 2013 betreffende de hervorming van de Belgische spoorwegen, met redenen omkleed advies over zijn inhoud.

§ 3. Teneinde zijn controleopdracht te vervullen, doet het toezichthoudende orgaan het volgende :

1° het controleert de overeenstemming van de voorlopige en de definitieve versie van de netverklaring met deze Spoorcodex en zijn uitvoeringsbesluiten;

2° het waakt erover dat de retributies in overeenstemming zijn met de bepalingen van deze Spoorcodex, van zijn uitvoeringsbesluiten en de netverklaring en op een niet-discriminerende wijze worden toegepast;

3° het waakt erover dat de toewijzing van de infrastructuurcapaciteit overeenstemt met de bepalingen van deze wet, van haar

uitvoeringsbesluiten en van de netverklaring;

4° zonder afbreuk te doen aan de wet op de bescherming van de economische mededinging gecoördineerd op 15 september 2006, houdt het toezicht op de mededinging op de markt voor spoorwegvervoerdiensten, met inbegrip van de markt van het vrachtvervoer;

5° het bepaalt, naar aanleiding van een verzoek van de minister, de minister die een in een openbare dienstcontract beschreven reizigersvervoerdienst per spoor heeft gegund of de belanghebbende spoorwegondernemingen, of een reizigersvervoerdienst in hoofdzaak bedoeld is om reizigers *tussen twee stations* in verschillende lidstaten te vervoeren. De Koning kan de procedure en de criteria bepalen die tijdens het onderzoek moeten worden nageleefd;

6° het controleert de naleving van artikel 4;

7° het stelt op verzoek van de minister bevoegd voor Overheidsbedrijven een jaarlijkse audit op over de uitvoering van de vervoersovereenkomst bedoeld in artikel 8 van de wet van 30 augustus 2013 betreffende de hervorming van de Belgische spoorwegen;

8° het stelt in opdracht van de minister bevoegd voor de regulering van het spoorvervoer een jaarlijkse audit op over de uitvoering van de door de infrastructuurbeheerder aangewende registratiemethode van de storings, bedoeld in artikel 31/2 van het koninklijk besluit van 9 december 2004 betreffende de verdeling van de spoorweginfrastructuurcapaciteiten en de retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur;

9° het controleert de toegang tot de diensten en hun heffingen overeenkomstig artikel 9;

10° het controleert of de uitoefening van de eeuwigdurende erfdienstbaarheid bedoeld in artikel 156quater, § 1, van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, het recht van toegang bedoeld in artikel 9 van de Spoorcodex niet in het gedrang brengt.

Onverminderd de bevoegdheden van de nationale mededingingsautoriteiten om de concurrentie op de markt voor spoorwegdiensten te garanderen, heeft het toezichthoudende orgaan de bevoegdheid toezicht te houden op de toestand van de concurrentie op de markt voor spoorwegdiensten en controleert zij in het bijzonder uit eigen beweging het eerste lid, 1° tot 10°, teneinde discriminatie van de kandidaten te voorkomen. Zij gaat met name na of de netverklaringen discriminerende bepalingen bevatten en of deze beslissingsbevoegdheden voor de

uitvoeringsbesluiten en van de netverklaring;

4° zonder afbreuk te doen aan de wet op de bescherming van de economische mededinging gecoördineerd op 15 september 2006, houdt het toezicht op de mededinging op de markt voor spoorwegvervoerdiensten, met inbegrip van de markt van het vrachtvervoer;

5° het bepaalt, naar aanleiding van een verzoek van de minister, de minister die een in een openbare dienstcontract beschreven reizigersvervoerdienst per spoor heeft gegund of de belanghebbende spoorwegondernemingen, of een reizigersvervoerdienst in hoofdzaak bedoeld is om reizigers *tussen stations* in verschillende lidstaten te vervoeren. De Koning kan de procedure en de criteria bepalen die tijdens het onderzoek moeten worden nageleefd;

6° het controleert de naleving van artikel 4;

7° het stelt op verzoek van de minister bevoegd voor Overheidsbedrijven een jaarlijkse audit op over de uitvoering van de vervoersovereenkomst bedoeld in artikel 8 van de wet van 30 augustus 2013 betreffende de hervorming van de Belgische spoorwegen;

8° het stelt in opdracht van de minister bevoegd voor de regulering van het spoorvervoer een jaarlijkse audit op over de uitvoering van de door de infrastructuurbeheerder aangewende registratiemethode van de storings, bedoeld in artikel 31/2 van het koninklijk besluit van 9 december 2004 betreffende de verdeling van de spoorweginfrastructuurcapaciteiten en de retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur;

9° het controleert de toegang tot de diensten en hun heffingen overeenkomstig artikel 9;

10° het controleert of de uitoefening van de eeuwigdurende erfdienstbaarheid bedoeld in artikel 156quater, § 1, van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, het recht van toegang bedoeld in artikel 9 van de Spoorcodex niet in het gedrang brengt.

Onverminderd de bevoegdheden van de nationale mededingingsautoriteiten om de concurrentie op de markt voor spoorwegdiensten te garanderen, heeft het toezichthoudende orgaan de bevoegdheid toezicht te houden op de toestand van de concurrentie op de markt voor spoorwegdiensten en controleert zij in het bijzonder uit eigen beweging het eerste lid, 1° tot 10°, teneinde discriminatie van de kandidaten te voorkomen. Zij gaat met name na of de netverklaringen discriminerende bepalingen bevatten en of deze beslissingsbevoegdheden voor de

infrastructuurbeheerder scheppen die kunnen worden gebruikt om de kandidaten te discrimineren.

§ 4. Teneinde zijn opdracht inzake het administratief afhandelen van geschillen te vervullen, neemt het toezichthoudende orgaan een beslissing :

1° binnen de tien werkdagen, inzake de geschillen over de toewijzing van de spoorweginfrastructuurcapaciteit, op verzoek van de spoorweginfrastructuurbeheerder of van een kandidaat en dit zonder afbreuk te doen aan de bestaande beroepsmogelijkheden;

2° binnen de dertig werkdagen, over de uitvoering van de vervoersovereenkomst bedoeld in artikel 8 van de wet van 30 augustus 2013 betreffende de hervorming van de Belgische spoorwegen op verzoek van de infrastructuurbeheerder of de spoorwegonderneming;

3° binnen tien werkdagen, de geschillen in verband met de prestatieregeling, onverminderd de bestaande beroepsprocedures, op vraag van de infrastructuurbeheerder of van een spoorwegonderneming.

De Koning bepaalt de nadere regels voor deze geschillenbehandeling. Deze nadere regels worden bovendien opgenomen in de netverklaring.

§ 5. Teneinde zijn opdracht inzake de behandeling van klachten te vervullen, kunnen bij het toezichthoudende orgaan schriftelijke klachten worden ingediend bij aangetekende zending door elke kandidaat, met name om beroep in te stellen tegen beslissingen van de infrastructuurbeheerder of, in voorkomend geval, de spoorwegonderneming of de exploitant van een dienstvoorziening wanneer hij denkt het slachtoffer te zijn van een oneerlijke behandeling, van een discriminatie of van elk ander nadeel met betrekking tot :

1° de voorlopige en de definitieve versies van de netverklaring of de criteria die erin zijn opgenomen;

2° de toewijzingsprocedure voor infrastructuurcapaciteit en haar resultaten en de verplichtingen die daaruit voortvloeien;

3° de heffingsregeling, met inbegrip van de prestatieregeling bedoeld in artikel 23, derde lid, de hoogte of de structuur van retributies voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur en de verplichtingen die daaruit voortvloeien;

4° de in de artikelen 5, 6, 7, 1° en 3°, 8 en 9 opgenomen bepalingen inzake toegang tot de spoorweginfrastructuur;

5° de in artikel 9 opgenomen bepalingen inzake toegang tot de dienstvoorzieningen;

6° de uitoefening van de eeuwigdurende

infrastructuurbeheerder scheppen die kunnen worden gebruikt om de kandidaten te discrimineren.

§ 4. Teneinde zijn opdracht inzake het administratief afhandelen van geschillen te vervullen, neemt het toezichthoudende orgaan een beslissing :

1° binnen de tien werkdagen, inzake de geschillen over de toewijzing van de spoorweginfrastructuurcapaciteit, op verzoek van de spoorweginfrastructuurbeheerder of van een kandidaat en dit zonder afbreuk te doen aan de bestaande beroepsmogelijkheden;

2° binnen de dertig werkdagen, over de uitvoering van de vervoersovereenkomst bedoeld in artikel 8 van de wet van 30 augustus 2013 betreffende de hervorming van de Belgische spoorwegen op verzoek van de infrastructuurbeheerder of de spoorwegonderneming;

3° binnen tien werkdagen, de geschillen in verband met de prestatieregeling, onverminderd de bestaande beroepsprocedures, op vraag van de infrastructuurbeheerder of van een spoorwegonderneming.

De Koning bepaalt de nadere regels voor deze geschillenbehandeling. Deze nadere regels worden bovendien opgenomen in de netverklaring.

§ 5. Teneinde zijn opdracht inzake de behandeling van klachten te vervullen, kunnen bij het toezichthoudende orgaan schriftelijke klachten worden ingediend bij aangetekende zending door elke kandidaat, met name om beroep in te stellen tegen beslissingen van de infrastructuurbeheerder of, in voorkomend geval, de spoorwegonderneming of de exploitant van een dienstvoorziening wanneer hij denkt het slachtoffer te zijn van een oneerlijke behandeling, van een discriminatie of van elk ander nadeel met betrekking tot :

1° de voorlopige en de definitieve versies van de netverklaring of de criteria die erin zijn opgenomen;

2° de toewijzingsprocedure voor infrastructuurcapaciteit en haar resultaten en de verplichtingen die daaruit voortvloeien;

3° de heffingsregeling, met inbegrip van de prestatieregeling bedoeld in artikel 23, derde lid, de hoogte of de structuur van retributies voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur en de verplichtingen die daaruit voortvloeien;

4° de in de artikelen 5, 6, 7, 8 en 9 opgenomen bepalingen inzake toegang tot de spoorweginfrastructuur;

5° de in artikel 9 opgenomen bepalingen inzake toegang tot de dienstvoorzieningen;

6° de uitoefening van de eeuwigdurende

erfdienstbaarheid bedoeld in artikel 156quater, § 1, van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven.

Het administratief beroep schorst de aangevochten beslissing niet, behoudens andersluidende, gemotiveerde beslissing van het toezichthoudende orgaan op verzoek van de klagende partij.

§ 6. Het toezichthoudende orgaan beslist over de betwistingen die eraan worden voorgelegd door de spoorweginfrastructuurbeheerder over de toekenning van het aantal minuten vertraging in het raam van de prestatieregeling, bedoeld in artikel 23, vijfde lid.

Afdeling 3. - Bevoegdheden

Art. 63. § 1. In uitvoering van zijn raadgevende opdracht, geeft het toezichthoudende orgaan advies.

§ 2. In uitvoering van zijn opdracht inzake de administratieve afhandeling van geschillen neemt het toezichthoudende orgaan met redenen omklede individuele beslissingen.

§ 3. In uitvoering van zijn opdrachten inzake controle en administratief beroep, neemt het toezichthoudende orgaan elke maatregel die nodig is, met inbegrip van bewarende maatregelen en bestuurlijke boetes, om een einde te stellen aan de inbreuken op de netverklaring, de toewijzing van de capaciteit, de heffingen voor het gebruik van infrastructuur en de bepalingen inzake toegang overeenkomstig de artikelen 64 en 65, en onder meer inzake toegang tot dienstvoorzieningen overeenkomstig artikel 9.

Indien beroep wordt ingesteld tegen een weigering capaciteit te verlenen, of tegen de voorwaarden van een capaciteitsaanbod, beslist het toezichthoudende orgaan ofwel dat er geen wijziging van de beslissing van de infrastructuurbeheerder nodig is, ofwel dat de betwiste beslissing overeenkomstig haar beslissing wordt gewijzigd.

§ 4. Het toezichthoudende orgaan heeft de bevoegdheid om audits uit te voeren of externe audits te laten uitvoeren bij de infrastructuurbeheerder, exploitanten van dienstvoorzieningen en, zo nodig, spoorwegondernemingen om de naleving van de in

erfdienstbaarheid bedoeld in artikel 156quater, § 1, van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven.

Het administratief beroep schorst de aangevochten beslissing niet, behoudens andersluidende, gemotiveerde beslissing van het toezichthoudende orgaan op verzoek van de klagende partij.

§ 6. Het toezichthoudende orgaan beslist over de betwistingen die eraan worden voorgelegd door de spoorweginfrastructuurbeheerder over de toekenning van het aantal minuten vertraging in het raam van de prestatieregeling, bedoeld in artikel 23, vijfde lid.

Afdeling 3. - Bevoegdheden

Art. 63. § 1. In uitvoering van zijn raadgevende opdracht, geeft het toezichthoudende orgaan advies.

§ 2. In uitvoering van zijn opdracht inzake de administratieve afhandeling van geschillen neemt het toezichthoudende orgaan met redenen omklede individuele beslissingen.

In geval er een beroep wordt ingesteld tegen de weigering capaciteit te verlenen of tegen de voorwaarden van een capaciteitsaanbod, beslist het toezichthoudende orgaan ofwel dat er geen reden is om de beslissing van de infrastructuurbeheerder te wijzigen, ofwel dat de betwiste beslissing overeenkomstig haar beslissing wordt gewijzigd.

§ 3. In uitvoering van zijn opdrachten inzake controle en administratief beroep, neemt het toezichthoudende orgaan elke maatregel die nodig is, met inbegrip van bewarende maatregelen en bestuurlijke boetes, om een einde te stellen aan de inbreuken op de netverklaring, de toewijzing van de capaciteit, de heffingen voor het gebruik van infrastructuur en de bepalingen inzake toegang overeenkomstig de artikelen 64 en 65, en onder meer inzake toegang tot dienstvoorzieningen overeenkomstig artikel 9.

(...)

§ 4. Het toezichthoudende orgaan heeft de bevoegdheid om audits uit te voeren of externe audits te laten uitvoeren bij de infrastructuurbeheerder, exploitanten van dienstvoorzieningen en, zo nodig, spoorwegondernemingen om de naleving van de in

artikel 4 voorgeschreven boekhoudkundige scheiding te controleren. In dit verband kan het toezichthoudende orgaan om alle relevante informatie verzoeken. Het toezichthoudende orgaan heeft in het bijzonder de bevoegdheid om de infrastructuurbeheerder, exploitanten van dienstvoorzieningen en alle ondernemingen of andere entiteiten die verschillende typen spoorvervoer of infrastructuurbeheer uitvoeren of integreren als bedoeld in artikel 4, § 1, en in artikel 9, te verzoeken om alle in bijlage 26 genoemde boekhoudkundige informatie of een gedeelte daarvan te verstrekken, in voldoende mate gedetailleerd, overeenkomstig hetgeen als noodzakelijk en evenredig wordt geacht.

Onverminderd de bevoegdheden van de autoriteiten die bevoegd zijn voor gevallen van staatssteun, mag het toezichthoudende orgaan aan de hand van de boekhouding ook conclusies trekken inzake gevallen van staatssteun, en deelt zij die gevallen mee aan deze autoriteiten.

Titel 4. – Exploitatieveiligheid van de spoorweginfrastructuur

Hoofdstuk 1. – Veiligheidsvoorschriften

Art. 68. § 1. Het nationale regelgevende kader van de veiligheidsvoorschriften wordt gevormd door de volgende veiligheidsvoorschriften :

1° *de regels betreffende de nationale veiligheidsdoelstellingen en -methodes;*

2° *de regels betreffende de vereisten voor de veiligheidsbeheersystemen die van toepassing zijn op de veiligheidsvergunning van de spoorweginfrastructuurbeheerder en de veiligheidscertificering van spoorwegondernemingen;*

3° *de regels betreffende het veiligheidspersoneel, het rollend materieel en de spoorweginfrastructuur;*

4° *de regels betreffende de onderzoeken naar ongevallen en incidenten;*

5° *de regels betreffende de exploitatie van de spoorweginfrastructuur;*

6° *de vereisten betreffende het verkeer van voertuigen met een patrimoniaal karakter;*

7° *de interne veiligheidsvoorschriften.*

§ 2. *De Koning bepaalt, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, de regels betreffende de veiligheidsdoelstellingen en -methodes.*

De Koning bepaalt de regels betreffende de vereisten van toepassing op veiligheidsbeheersystemen, de veiligheidsvergunning van de infrastructuurbeheerder en de

artikel 4 voorgeschreven boekhoudkundige scheiding te controleren. In dit verband kan het toezichthoudende orgaan om alle relevante informatie verzoeken. Het toezichthoudende orgaan heeft in het bijzonder de bevoegdheid om de infrastructuurbeheerder, exploitanten van dienstvoorzieningen en alle ondernemingen of andere entiteiten die verschillende typen spoorvervoer of infrastructuurbeheer uitvoeren of integreren als bedoeld in artikel 4, § 1, en in artikel 9, te verzoeken om alle in bijlage 26 genoemde boekhoudkundige informatie of een gedeelte daarvan te verstrekken, in voldoende mate gedetailleerd, overeenkomstig hetgeen als noodzakelijk en evenredig wordt geacht.

Onverminderd de bevoegdheden van de autoriteiten die bevoegd zijn voor gevallen van staatssteun, mag het toezichthoudende orgaan aan de hand van de boekhouding ook conclusies trekken inzake gevallen van staatssteun, en deelt zij die gevallen mee aan deze autoriteiten.

Titel 4. – Exploitatieveiligheid van de spoorweginfrastructuur

Hoofdstuk 1. – Veiligheidsvoorschriften

Art. 68. § 1. Het nationale regelgevende kader van de veiligheidsvoorschriften wordt gevormd door de volgende veiligheidsvoorschriften :

1° (...);

2° *de regels betreffende de vereisten voor de veiligheidsbeheersystemen die van toepassing zijn op de veiligheidsvergunning van de spoorweginfrastructuurbeheerder en de veiligheidscertificering van spoorwegondernemingen;*

3° *de regels betreffende het veiligheidspersoneel, het rollend materieel en de spoorweginfrastructuur;*

4° *de regels betreffende de onderzoeken naar ongevallen en incidenten;*

5° *de regels betreffende de exploitatie van de spoorweginfrastructuur;*

6° *de vereisten betreffende het verkeer van voertuigen met een patrimoniaal karakter;*

7° *de interne veiligheidsvoorschriften.*

§ 2. (...).

De Koning bepaalt de regels betreffende de vereisten van toepassing op veiligheidsbeheersystemen, de veiligheidsvergunning van de infrastructuurbeheerder en de

veiligheidscertificering van de spoorwegondernemingen.

De Koning bepaalt de vereisten die van toepassing zijn op het veiligheidspersoneel, het rollend materieel en de spoorweginfrastructuur.

De Koning bepaalt de regels betreffende onderzoeken naar ongevallen en incidenten.

De Koning bepaalt de toe te passen vereisten voor het verkeer van voertuigen met een patrimoniaal karakter op het net.

§ 3. In afwezigheid van TSI of ter aanvulling van de TSI's, stelt de spoorweginfrastructuurbeheerder de veiligheidsvoorschriften vast betreffende de exploitatie van de spoorweginfrastructuur. Deze voorschriften en hun wijzigingen zijn onderworpen aan het eensluidend advies van de veiligheidsinstantie, volgens een door de Koning te bepalen procedure.

§ 4. De spoorweginfrastructuurbeheerder en elke spoorwegonderneming stellen hun interne veiligheidsvoorschriften vast in het kader van hun veiligheidsbeheersysteem.

§ 5. De Koning bepaalt de wijze van bekendmaking voor het geheel van de regelgeving zoals bedoeld in §§ 1 tot 3.

Hoofdstuk 2. – Veiligheidsinstantie

Afdeling 2. - Taken

Art. 74. § 1. De taken van de veiligheidsinstantie zijn de volgende :

1° de toelating tot ingebruikname van de subsystemen van structurele aard die samen het spoorwegsysteem vormen en het controleren of deze subsystemen worden geëxploiteerd en onderhouden overeenkomstig de essentiële eisen die erop betrekking hebben;

2° de controle van de overeenstemming van de interoperabiliteitsonderdelen met de essentiële eisen;

3° de toelating tot ingebruikname van voertuigen;

4° de afgifte, vernieuwing, wijziging en intrekking van de veiligheidscertificaten en veiligheidsvergunningen die zijn toegekend overeenkomstig hoofdstuk 4 met inbegrip van de controle van de voorwaarden en eisen die daarin zijn vervat en de overeenstemming van de activiteiten van de spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen met de eisen die voor het bekomen van vergunning of certificaat worden gesteld;

5° de aflevering van een eensluidend advies

veiligheidscertificering van de spoorwegondernemingen.

De Koning bepaalt de vereisten die van toepassing zijn op het veiligheidspersoneel, het rollend materieel en de spoorweginfrastructuur.

De Koning bepaalt de regels betreffende onderzoeken naar ongevallen en incidenten.

De Koning bepaalt de toe te passen vereisten voor het verkeer van voertuigen met een patrimoniaal karakter op het net.

§ 3. In afwezigheid van TSI of ter aanvulling van de TSI's, stelt de spoorweginfrastructuurbeheerder de veiligheidsvoorschriften vast betreffende de exploitatie van de spoorweginfrastructuur. Deze voorschriften en hun wijzigingen zijn onderworpen aan het eensluidend advies van de veiligheidsinstantie, volgens een door de Koning te bepalen procedure.

§ 4. De spoorweginfrastructuurbeheerder en elke spoorwegonderneming stellen hun interne veiligheidsvoorschriften vast in het kader van hun veiligheidsbeheersysteem.

§ 5. De Koning bepaalt de wijze van bekendmaking voor het geheel van de regelgeving zoals bedoeld in §§ 1 tot 3.

Hoofdstuk 2. – Veiligheidsinstantie

Afdeling 2. - Taken

Art. 74. § 1. De taken van de veiligheidsinstantie zijn de volgende :

1° de toelating tot ingebruikname van de subsystemen van structurele aard die samen het spoorwegsysteem vormen en het controleren of deze subsystemen worden geëxploiteerd en onderhouden overeenkomstig de essentiële eisen die erop betrekking hebben;

2° de controle van de overeenstemming van de interoperabiliteitsonderdelen met de essentiële eisen;

3° de toelating tot ingebruikname van voertuigen;

4° de afgifte, vernieuwing, wijziging en intrekking van de veiligheidscertificaten en veiligheidsvergunningen die zijn toegekend overeenkomstig hoofdstuk 4 met inbegrip van de controle van de voorwaarden en eisen die daarin zijn vervat en de overeenstemming van de activiteiten van de spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen met de eisen die voor het bekomen van vergunning of certificaat worden gesteld;

5° de aflevering van een eensluidend advies

aangaande de andere nationale veiligheidsvoorschriften zoals bedoeld in artikel 68, § 3;

6° de controle op de naleving van de veiligheidsvoorschriften;

7° het bijwerken en aanpassen van het nationaal voertuigenregister, ervoor zorgend dat de voertuigen terdege ingeschreven zijn in het nationaal voertuigenregister en dat de daarin vervatte informatie juist is en bijgewerkt wordt;

8° het nazien van de conformiteit van de verleende opleidingsdiensten met de veiligheidseisen bepaald in de TSI's of in de door de Koning vastgestelde voorschriften;

9° de taken betreffende de certificering van de treinbestuurders bedoeld door de voorschriften genomen overeenkomstig artikel 68, § 1, 3° ;

10° de taken betreffende de certificering van de treinbestuurders bedoeld in titel 5;

11° de certificering van treinbegeleiders;

12° de controle van de doeltreffendheid van het remsysteem van rollend spoomaterieel als bedoeld in hoofdstuk II van het koninklijk besluit van 15 september 1976 houdende reglement op de politie van personenvervoer per tram, premetro, metro, autobus en autocar;

13° het opleggen van bestuurlijke boetes;

14° de controle, de bevordering en, in voorkomend geval, de handhaving en de ontwikkeling van het regelgevend kader voor veiligheid, inclusief het stelsel van nationale veiligheidsvoorschriften en de regels inzake het vervoer van gevaarlijke goederen per spoor;

15° de handhaving van de bepalingen betreffende de arbeidsvoorwaarden voor mobiele werknemers die interoperabele grensoverschrijdende diensten in de spoorwegsector verrichten.

§ 2. Het bezitten van de hoedanigheid van personeelsleden van de veiligheidsinstantie, wordt ter kennis gebracht van derden aan de hand van een legitimatiekaart waarvan de Koning het model bepaalt.

Art. 76. § 1. *De veiligheidsinstantie kan een bestuurlijke boete opleggen aan een spoorwegonderneming, aan de spoorweginfrastructuurbeheerder en aan de houder, in geval van een inbreuk als bedoeld in de artikelen 214 en 215.*

§ 2. Een personeelslid bedoeld in artikel 213, § 1, stelt in geval van een in de artikelen 214 et 215 bedoelde inbreuk, een rapport op.

aangaande de andere nationale veiligheidsvoorschriften zoals bedoeld in artikel 68, § 3;

6° de controle op de naleving van de veiligheidsvoorschriften;

7° het bijwerken en aanpassen van het nationaal voertuigenregister, ervoor zorgend dat de voertuigen terdege ingeschreven zijn in het nationaal voertuigenregister en dat de daarin vervatte informatie juist is en bijgewerkt wordt;

8° het nazien van de conformiteit van de verleende opleidingsdiensten met de veiligheidseisen bepaald in de TSI's of in de door de Koning vastgestelde voorschriften;

9° de taken betreffende de certificering van de treinbestuurders bedoeld door de voorschriften genomen overeenkomstig artikel 68, § 1, 3° ;

10° de taken betreffende de certificering van de treinbestuurders bedoeld in titel 5;

11° de certificering van treinbegeleiders;

12° de controle van de doeltreffendheid van het remsysteem van rollend spoomaterieel als bedoeld in hoofdstuk II van het koninklijk besluit van 15 september 1976 houdende reglement op de politie van personenvervoer per tram, premetro, metro, autobus en autocar;

13° het opleggen van bestuurlijke boetes;

14° de controle, de bevordering en, in voorkomend geval, de handhaving en de ontwikkeling van het regelgevend kader voor veiligheid, inclusief het stelsel van nationale veiligheidsvoorschriften en de regels inzake het vervoer van gevaarlijke goederen per spoor;

15° de handhaving van de bepalingen betreffende de arbeidsvoorwaarden voor mobiele werknemers die interoperabele grensoverschrijdende diensten in de spoorwegsector verrichten.

§ 2. (...).

Art. 76. § 1. *De veiligheidsinstantie kan een bestuurlijke boete opleggen in geval van een inbreuk voorzien in de artikelen 214 en 215 volgens de procedure bedoeld in dit artikel.*

§ 2. Ingeval een personeelslid van de veiligheidsinstantie een inbreuk vaststelt, bedoeld in artikel 213, § 1, maakt hij een gedateerd verslag op

Het rapport is gedagtekend en vermeldt minstens :
 1° de naam van de vermoedelijke overtreder;
 2° de inbreuk;
 3° de plaats waar en het tijdstip waarop de inbreuk is geconstateerd.

Het rapport wordt onmiddellijk bezorgd aan de leiding van de veiligheidsinstantie.

Een afschrift van het rapport wordt uiterlijk bij de kennisgeving van het voornemen tot het opleggen van een bestuurlijke boete aan de vermoedelijke overtreder toegezonden.

§ 3. De leiding brengt de vermoedelijke overtreder binnen vijftien dagen na de dagtekening van het rapport op de hoogte van het voornemen om een bestuurlijke boete op te leggen. De leiding kan deze termijn verlengen voor zover zij dit noodzakelijk acht met het oog op de uitoefening van de opdrachten en bevoegdheden van de veiligheidsinstantie. Bovendien kan de leiding deze termijn verlengen indien zij de vermoedelijke overtreder een termijn toestaat om een einde te maken aan de inbreuk.

De kennisgeving geschiedt bij aangetekende zending of op de door de Koning bepaalde wijze en vermeldt op straffe van nietigheid het in overweging genomen bedrag van de bestuurlijke boete, alsook de naam van de vermoedelijke overtreder.

Deze kennisgeving kan slechts handelen over feiten die niet langer dan vijf jaar voor de dag van het versturen van de aangetekende zending begaan zouden zijn.

§ 4. De vermoedelijke overtreder wordt uitgenodigd om binnen een termijn van dertig dagen die volgt op de kennisgeving van dit bericht schriftelijk zijn verweer mee te delen. Indien de vermoedelijke overtreder geen zetel in België heeft, wordt deze termijn met vijftien dagen verlengd.

Tevens wordt de vermoedelijke overtreder erop gewezen dat hij :

1° op verzoek de documenten waarop het voornemen tot het opleggen van een bestuurlijke boete berust, kan inzien en er kopieën van kan krijgen;

2° mondeling zijn schriftelijke verweer kan toelichten. De vermoedelijke overtreder richt daartoe aan de veiligheidsinstantie een schriftelijke aanvraag binnen dertig dagen na de ontvangst van de kennisgeving.

De vermoedelijke overtreder kan zich laten bijstaan of vertegenwoordigen door een advocaat en kan getuigen oproepen.

Indien de vermoedelijke overtreder van oordeel is dat hij te weinig tijd heeft om zich te verdedigen,

dat minstens vermeldt:

1° de naam van de vermoedelijke overtreder;

2° de inbreuk;

3° de beschrijving van de feiten die de inbreuk uitmaken.

Het verslag wordt onmiddellijk bezorgd aan de directeur van de veiligheidsinstantie.

Een afschrift van het verslag wordt uiterlijk bij de kennisgeving van het voornemen tot het opleggen van een bestuurlijke boete bedoeld in paragraaf 3 aan de vermoedelijke overtreder toegezonden.

§ 3. De veiligheidsinstantie brengt de vermoedelijke overtreder binnen twee maanden na de dagtekening van het verslag op de hoogte van zijn intentie om een bestuurlijke boete op te leggen.

De kennisgeving gebeurt bij aangetekende zending en vermeldt, op straffe van nietigheid, het in overweging genomen bedrag van bestuurlijke boete alsook de naam van de vermoedelijke overtreder.

De kennisgeving heeft enkel betrekking op feiten die minder dan vijf jaar voor het versturen van de aangetekende zending begaan zijn.

§ 4. De veiligheidsinstantie nodigt de vermoedelijke overtreder uit om binnen de dertig dagen volgend op kennisgeving bedoeld in paragraaf 3 schriftelijk zijn verweer mee te delen.

Als de zetel zich niet in België bevindt, wordt deze termijn verlengd met vijftien dagen.

De veiligheidsinstantie brengt eveneens de vermoedelijke overtreder op de hoogte van het feit dat:

1° hij, op verzoek, de documenten kan raadplegen die aan de basis liggen van het voornemen om een bestuurlijke boete op te leggen en hij er kopies van kan bekomen;

2° hij mondeling zijn schriftelijk verweer kan toelichten;

3° hij zich kan laten bijstaan of laten vertegenwoordigen door een raadsman en getuigen kan oproepen.

Als hij zijn verweer mondeling wil toelichten, dient de vermoedelijke overtreder een schriftelijke aanvraag in bij de veiligheidsinstantie binnen de dertig dagen na ontvangst van de kennisgeving

richt hij een met redenen omkleed verzoek aan de veiligheidsinstantie die binnen vijftien dagen hierover beslist. Indien de veiligheidsinstantie binnen vijfenveertig dagen hierover geen beslissing neemt, wordt het verzoek geacht ingewilligd te zijn. De in § 6 bedoelde termijn wordt geschorst voor de duur van de verlenging van de termijn bedoeld in dit lid.

De veiligheidsinstantie stelt zich loyaal en onpartijdig op bij het verzamelen en meedelen van de bewijzen à charge en de bewijzen à décharge.

§ 5. Als een bestuurlijke boete wordt opgelegd, wordt het bedrag ervan afgestemd op de ernst van de inbreuk en de mate waarin deze aan de overtreder wordt verweten. Tevens wordt rekening gehouden met de frequentie en de omstandigheden waarin de vermoedelijke overtreder de inbreuk heeft gepleegd.

Indien op het moment van de beslissing tot het opleggen van een bestuurlijke boete de feiten geen inbreuk, zoals bedoeld in de artikelen 214 en 215, meer uitmaken, wordt geen bestuurlijke boete opgelegd.

De eerste twee leden van deze paragraaf zijn van toepassing in geval van het in artikel 221/3 bedoelde beroep.

§ 6. De bevoegdheid van de veiligheidsinstantie tot het opleggen van een bestuurlijke boete vervalt twee jaar nadat de veiligheidsinstantie de in § 3 bedoelde kennisgeving heeft verzonden.

Art. 77. De veiligheidsinstantie verricht haar taken op een open, niet-discriminerende en transparante wijze. Zij geeft in het bijzonder alle partijen de gelegenheid te worden gehoord en zij motiveert haar besluiten.

bedoeld in paragraaf 3.

Als de vermoedelijke overtreder vindt dat hij te weinig tijd heeft om zich te verdedigen, kan hij binnen de dertig dagen na de ontvangst van de kennisgeving bedoeld in paragraaf 3 een met redenen omkleed verzoek richten aan de veiligheidsinstantie die hierover beslist binnen vijftien dagen vanaf de ontvangst van het verzoek.

Als de veiligheidsinstantie geen beslissing neemt, wordt het verzoek geacht ingewilligd te zijn.

§ 5. Als de veiligheidsinstantie beslist om een bestuurlijke boete op te leggen, wordt het bedrag ervan afgestemd op de ernst van de inbreuk en de mate waarin deze aan de overtreder wordt verweten.

Zij houdt bovendien rekening met de frequentie en de omstandigheden waarin de vermoedelijke overtreder de inbreuk heeft gepleegd.

Paragrafen 5, eerste lid, en 6 zijn van toepassing in het geval van het in artikel 221/3 bedoelde beroep.

§ 6. Als op het ogenblik van de beslissing tot het opleggen van een bestuurlijke boete, de feiten geen inbreuk meer vormen in de zin van de artikelen 214 en 215, wordt geen bestuurlijke boete opgelegd.

§ 7. Het recht van de veiligheidsinstantie om een bestuurlijke boete op te leggen, vervalt twee jaar na de datum van het verslag bedoeld in paragraaf 2.

Deze termijn wordt geschorst in geval van verlenging van de termijn van verweer van de vermoedelijke overtreder in toepassing van paragraaf 4, vijfde lid.

§ 8. Een bestuurlijke boete, kan niet worden opgelegd:

1° als de strafrechter reeds een straf heeft opgelegd voor dezelfde feiten;

2° als de feiten reeds aanleiding hebben gegeven tot een vrijspraak, een eenvoudige schuldverklaring, een schorsing van de gerechtelijke uitspraak tot veroordeling of in geval van een dading zoals bedoeld in artikel 216bis van het Wetboek van Strafvordering.

§ 9. Als de overtreder strafrechtelijk wordt vervolgd voor feiten die onlosmakelijk verbonden zijn met het feit waarvoor de veiligheidsinstantie een bestuurlijke boete wenst op te leggen, zijn de termijnen bedoeld in dit artikel geschorst tot het ogenblik waarop de strafrechter een uitspraak heeft gedaan.

Art. 77. De veiligheidsinstantie verricht haar taken op een open, niet-discriminerende en transparante wijze. Zij geeft in het bijzonder alle partijen de gelegenheid te worden gehoord en zij motiveert haar besluiten.

Zij antwoordt snel op de verzoeken en vragen om inlichtingen en neemt al haar besluiten binnen de vier maanden nadat alle gevraagde inlichtingen werden verstrekt. De Koning kan in bijzondere gevallen deze termijn inkorten.

De in artikel 74 bedoelde taken mogen niet worden overgedragen of uitbesteed aan een spoorweginfrastructuurbeheerder, een spoorwegonderneming of een aanbestedende dienst.

Zij kan voor de uitvoering van de in artikel 74, 1° tot 8°, 14° en 15° bedoelde taken te allen tijde de technische bijstand vorderen van de spoorweginfrastructuurbeheerder, de spoorwegondernemingen of andere door de veiligheidsinstantie gekozen gekwalificeerde instanties.

Indien het voor de uitvoering van de in artikel 74, 1°, 2°, 4°, 6° en 14° bedoelde taken noodzakelijk blijkt, gelasten de leden van de veiligheidsinstantie of de door haar gemandateerde personen de spoorweginfrastructuurbeheerder met het nemen van geschikte maatregelen om de veiligheid van het spoorwegverkeer te garanderen in functie van de te realiseren werkzaamheden. Deze maatregelen kunnen het verbod inhouden van spoorwegverkeer naar één of meerdere sporen.

De veiligheidsinstantie en de infrastructuurbeheerder sluiten een protocol met betrekking tot de maatregelen bedoeld in het vijfde lid.

De veiligheidsinstantie werkt samen met de veiligheidsinstanties van de andere lidstaten. De samenwerking heeft in het bijzonder tot doel het vergemakkelijken en coördineren van de veiligheids-certificering van spoorwegondernemingen die internationale treinpaden toegewezen hebben gekregen volgens de procedure voorzien in artikel 34.

Afdeling 3. – Jaarverslag

Art. 78. Elk jaar publiceert de veiligheidsinstantie een verslag over haar activiteiten van het vorige jaar en zij zendt het uiterlijk 30 september toe aan het Bureau. Het verslag bevat informatie over :

- a) de evolutie van de veiligheid op het spoor, met

Zij antwoordt snel op de verzoeken en vragen om inlichtingen en neemt al haar besluiten binnen de vier maanden nadat alle gevraagde inlichtingen werden verstrekt. De Koning kan in bijzondere gevallen deze termijn inkorten.

De in artikel 74 bedoelde taken mogen niet worden overgedragen of uitbesteed aan een spoorweginfrastructuurbeheerder, een spoorwegonderneming of een aanbestedende dienst.

Zij kan voor de uitvoering van de in artikel 74, 1° tot 8°, 14° en 15° bedoelde taken te allen tijde de technische bijstand vorderen van de spoorweginfrastructuurbeheerder, de spoorwegondernemingen of andere door de veiligheidsinstantie gekozen gekwalificeerde instanties.

Indien het voor de uitvoering van de in artikel 74, 1°, 2°, 4°, 6° en 14° bedoelde taken noodzakelijk blijkt, gelasten de leden van de veiligheidsinstantie of de door haar gemandateerde personen de spoorweginfrastructuurbeheerder met het nemen van geschikte maatregelen om de veiligheid van het spoorwegverkeer te garanderen in functie van de te realiseren werkzaamheden. Deze maatregelen kunnen het verbod inhouden van spoorwegverkeer naar één of meerdere sporen.

De veiligheidsinstantie en de infrastructuurbeheerder sluiten een protocol met betrekking tot de maatregelen bedoeld in het vijfde lid.

De veiligheidsinstantie werkt samen met de veiligheidsinstanties van de andere lidstaten. De samenwerking heeft in het bijzonder tot doel het vergemakkelijken en coördineren van de veiligheids-certificering van spoorwegondernemingen die internationale treinpaden toegewezen hebben gekregen volgens de procedure voorzien in artikel 34.

De veiligheidsinstantie organiseert minstens één keer per jaar een veiligheidsoverleg dat alle, bij spoorveiligheid, betrokken en belanghebbende partijen samenbrengt, en onder andere, de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerders, de fabrikanten en het onderzoeksorgaan.

Afdeling 3. – Jaarverslag

Art. 78. Elk jaar publiceert de veiligheidsinstantie een verslag over haar activiteiten van het vorige jaar en zij zendt het uiterlijk 30 september toe aan het Bureau. Het verslag bevat informatie over :

- a) de evolutie van de veiligheid op het spoor, met

inbegrip van een inventaris van de in bijlage 4 beschreven gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren;

- b) belangrijke wijzigingen in de wetgeving en de reglementering betreffende de veiligheid op de spoorwegen;
- c) de ontwikkeling van de veiligheidscertificering en de veiligheidsvergunning;
- d) de resultaten van het bij de spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen uitgeoefende toezicht en de eruit getrokken conclusies, met name op basis van de verslagen bedoeld in *artikel 93*;
- e) de afwijkingen waartoe overeenkomstig artikel 109 werd besloten;
- f) de toepassing van gemeenschappelijke veiligheidsmethodes bij de analyse en evaluatie van risico's.

De Koning kan een model van verslag bepalen dat de spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen moeten gebruiken en bijkomende inhoudelijke elementen voorschrijven.

Afdeling 4. - Vergoeding voor prestaties

Art. 79. § 1. *De aanvrager van een toelating als bedoeld in artikel 74, 1° en 3° is, als deelneming in de kosten van het onderzoek door de veiligheidsinstantie, een aan de kostprijs van dat onderzoek gerelateerde retributie verschuldigd.*

De retributie bedoeld in het eerste lid, voor de aan de veiligheidsinstantie gevraagde dienst, wordt berekend per aangevatte halve dag.

De vergoeding voor een halve dag bedraagt 375 euro en wordt geïndexeerd.

§ 2. *De aanvrager van een toelating als bedoeld in artikel 74, 1° of 3° is, als deelneming in de administratieve kosten van de veiligheidsinstantie, voor de aflevering van die toelating een geïndexeerde retributie verschuldigd.*

De in het eerste lid bedoelde retributie is vastgesteld op 750 euro.

§ 3. *In geval van niet-betaling van de in §§ 1 en 2 bedoelde retributies, wordt de toelating ingetrokken na ingebrekestelling.*

inbegrip van een inventaris van de in bijlage 4 beschreven gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren;

- b) belangrijke wijzigingen in de wetgeving en de reglementering betreffende de veiligheid op de spoorwegen;
- c) de ontwikkeling van de veiligheidscertificering en de veiligheidsvergunning;
- d) de resultaten van het bij de spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen uitgeoefende toezicht en de eruit getrokken conclusies, met name op basis van de verslagen bedoeld in *artikel 92*;
- e) de afwijkingen waartoe overeenkomstig artikel 109 werd besloten;
- f) de toepassing van gemeenschappelijke veiligheidsmethodes bij de analyse en evaluatie van risico's.

(...).

Afdeling 4. - Vergoeding voor prestaties

Art. 79. § 1. *Deze afdeling bepaalt de retributies die verschuldigd zijn als vergoeding voor de prestaties die door de veiligheidsinstantie in toepassing van deze Codex uitgevoerd worden om zijn werkingskosten te dekken.*

Deze retributies worden gestort in het fonds betreffende de werking van de veiligheidsinstantie van de spoorwegen opgericht bij artikel 5 van de programmawet van 23 december 2009.

§ 2. *Elk jaar op 1 januari, worden de retributies bedoeld in de artikelen 80 tot 88/1 aangepast aan de gezondheidsindex volgens de volgende formule: het basisbedrag zoals vastgesteld in deze artikelen, vermenigvuldigd met de nieuwe index en gedeeld door de oorspronkelijke index.*

De nieuwe index is de gezondheidsindex van de maand november van het jaar voorafgaand aan het jaar waarin de bedragen overeenkomstig het eerste lid worden aangepast.

De oorspronkelijke index is de gezondheidsindex van november 2009.

Het bekomen resultaat wordt afgerond:

1° naar de hogere euro indien het deel in decimalen groter of gelijk is aan vijftig cent;

2° naar de lagere euro indien het deel in decimalen kleiner is dan vijftig cent.

Het vierde lid is niet van toepassing op de retributie

bedoeld in artikel 85.

Het geïndexeerde bedrag dat wordt toegepast, is het geldende bedrag op de dag waarop de termijnen die door of overeenkomstig deze Codex voor de uitvoering van de gevraagde prestatie werden vastgelegd, beginnen te lopen.

§ 3. De retributies worden betaald aan de veiligheidsinstantie ten laatste dertig dagen volgend op de datum van verzending van de factuur en volgens de instructies die in die factuur zijn opgenomen.

§ 4. De retributies bedoeld in de artikelen 81, 83, 84 en 86 tot 88/1 worden voorafgaand aan de uitvoering van de gevraagde prestatie of van het onderzoek van het dossier betaald.

In deze gevallen, en op voorwaarde dat de aanvraag alle nodige elementen bevat, wordt het dossier als volledig beschouwd en beginnen de termijnen die door of overeenkomstig deze Codex voor de uitvoering van de gevraagde prestatie of voor het onderzoek van het betrokken dossier werden vastgelegd, te lopen op de dag van ontvangst van de betaling.

In afwijking van het eerste en het tweede lid, wanneer een vergunning van treinbestuurder wordt aangevraagd door een entiteit die handelt in naam en voor rekening van een kandidaat treinbestuurder overeenkomstig artikel 128, betaalt deze entiteit de retributie bedoeld in artikel 81 nadat de veiligheidsinstantie zijn aanvraag heeft onderzocht.

§ 5. Er is geen terugbetaling van de retributie indien de situatie die eraan aanleiding gaf verdwijnt of verandert, ongeacht of ze te wijten is aan de aanvrager of aan de veiligheidsinstantie.

In afwijking van het eerste lid, betaalt de veiligheidsinstantie de retributie bedoeld in de artikelen 81, 83, 84 of 86 tot 88/1 terug wanneer de aanvrager zijn aanvraag intrekt vooraleer de veiligheidsinstantie gestart is met het onderzoek.

Art. 80. § 1. De spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen zijn, als deelneming in de administratieve kosten van de veiligheidsinstantie voor de certificering als bedoeld in artikel 74, 9° en 11° per personeelslid dat een vergunning heeft op 1 januari van het lopende jaar, een jaarlijkse, geïndexeerde retributie verschuldigd.

De in het eerste lid bedoelde retributie is vastgesteld op 20 euro.

In geval van niet-betaling van de in het eerste lid bedoelde retributie, is de vergunning van de betrokken personeelsleden niet meer geldig.

§ 2. De aanvrager is als deelneming in de

Art. 80. § 1. De aanvrager van de toelating tot indienststelling van de subsystemen bedoeld in artikel 74, § 1, 1°, en de aanvrager van de toelating tot indienststelling van voertuigen bedoeld in artikel 74, § 1, 3°, betalen een retributie van 375 euro per aangevatte halve dag voor het onderzoek van het dossier.

§ 2. Ingeval beslist wordt tot aflevering van de

administratieve kosten van de veiligheidsinstantie voor de opdrachten bedoeld in artikel 142, § 1, 1°, een geïndexeerde retributie verschuldigd.

De in het eerste lid bedoelde retributie is vastgesteld op 100 euro voor de initiële afgifte, inclusief bijwerking en wijziging van de vergunningen.

De in het eerste lid bedoelde retributie is vastgesteld op 100 euro voor de verlenging, inclusief bijwerking en wijziging van de vergunningen.

De in het eerste lid bedoelde retributie is vastgesteld op 40 euro voor de afgifte van duplicaten.

§ 3. De personen of instellingen, bedoeld in artikel 142, § 1, 4°, zijn als deelneming in de kosten voor het onderzoek van het dossier door de veiligheidsinstantie, een geïndexeerde retributie verschuldigd.

De in het eerste lid bedoelde retributie is vastgesteld op 2.000 euro voor de spoorwegondernemingen die hun eigen personeel opleiden.

De in het eerste lid bedoelde retributie is vastgesteld op 2.500 euro voor de spoorwegondernemingen die hun eigen personeel en derden opleiden.

De in het eerste lid bedoelde retributie is vastgesteld op 2.500 euro voor de andere ondernemingen of instellingen.

De in het eerste lid bedoelde retributie is vastgesteld op 50 euro voor de initiële afgifte, inclusief de bijwerking, van de erkenning als examiner door de veiligheidsinstantie, met uitzondering van de door de opleidingscentra erkende examinatoren.

§ 4. De personen of instellingen, bedoeld in artikel 142, § 1, 9°, zijn als deelneming in de kosten voor het onderzoek van het dossier door de veiligheidsinstantie, een geïndexeerde retributie verschuldigd.

De in het eerste lid bedoelde retributie is vastgesteld op 2.000 euro voor een persoon en op 2.500 euro voor een instelling.

Art. 81. § 1. De houder van een voertuig dat op 1 januari van het lopende jaar voorkomt in het nationaal voertuigenregister is, als deelneming in de kosten van de veiligheidsinstantie, een jaarlijkse geïndexeerde retributie voor dat voertuig verschuldigd.

De in het eerste lid bedoelde retributie is vastgesteld op 2 euro.

§ 2. Ingeval van niet-betaling van de retributies wordt het voertuig uit het register geschrapt.

De retributies worden niet teruggestort bij de schrapping van de inschrijving of bij de stopzetting van het gebruik van het materieel.

toelating, is de aanvrager een retributie verschuldigd van 750 euro.

§ 3. In geval van niet-betaling van de in paragrafen 1 en 2 bedoelde retributies, kan de veiligheidsinstantie de toelating na ingebrekestelling intrekken.

Art. 81. De aanvrager van een vergunning van treinbestuurder in toepassing van titel 5, hoofdstuk 1, afdeling 2, betaalt een retributie vastgesteld als volgt:

1° 100 euro voor de initiële afgifte of de vernieuwing;

2° 40 euro voor de afgifte van duplicaten.

Art. 82. De aanvrager van een controle van de doeltreffendheid van het remsysteem van rollend spoormaterieel als bedoeld in hoofdstuk II van het koninklijk besluit van 15 september 1976 houdende reglement op de politie van personenvervoer per tram, premetro, metro, autobus en autocar is, als deelneming in de kosten van de controle door de veiligheidsinstantie, een geïndexeerde retributie verschuldigd.

De in het eerste lid bedoelde retributie is vastgesteld op 280 euro.

Art. 83. § 1. De aanvrager van een controle zoals bedoeld in artikel 107, tweede lid, is als deelneming in de kosten van de controle door de veiligheidsinstantie, een geïndexeerde retributie verschuldigd.

De in het eerste lid bedoelde retributie is vastgesteld op 2.000 euro.

§ 2. De conformiteit met de vereisten bedoeld in artikel 107, tweede lid, wordt vermeld in de veiligheidsvergunning voor de spoorweginfrastructuurbeheerder of in het veiligheidscertificaat voor de spoorwegonderneming, zodra de betaling van de in § 1 bedoelde retributie werd uitgevoerd.

Art. 84. § 1. Elk jaar op 1 januari, worden de retributies bedoeld in de artikelen 79 tot en met 83 aangepast aan de gezondheidsindex volgens de volgende formule : het basisbedrag zoals vastgesteld in deze artikelen, vermenigvuldigd met de nieuwe index en gedeeld door de oorspronkelijke index.

De nieuwe index is de gezondheidsindex van de maand november van het jaar voorafgaand aan het jaar waarin de bedragen overeenkomstig het eerste lid zullen worden aangepast.

De oorspronkelijke index is de gezondheidsindex van november 2009.

Het bekomen resultaat wordt afgerond naar de hogere euro indien het deel in decimalen groter of gelijk is aan vijftig cent. De afronding gebeurt naar de lagere euro indien dit deel kleiner is dan vijftig cent.

§ 2. De in de artikelen 79 tot en met 83 bedoelde retributies worden betaald aan de Federale

Art. 82. De spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen betalen voor de kosten in verband met de taken betreffende de certificering van treinbestuurders en treinbegeleiders als bedoeld respectievelijk in artikel 74, 9° en 11°, een jaarlijkse retributie.

De retributie is vastgesteld op 20 euro per personeelslid dat een vergunning of een attest heeft op 1 januari van het lopende jaar.

In geval van niet-betaling, kan de veiligheidsinstantie de geldigheid van de vergunning of het attest opschorten.

Art. 83. De personen of instellingen die een aanvraag tot erkenning voor de opleiding en examinering van de treinbestuurders indienen overeenkomstig titel 5, hoofdstuk 1, afdeling 6, betalen voor het onderzoek van hun dossier een retributie vastgesteld als volgt:

1° 2.000 euro voor de spoorwegondernemingen die hun eigen personeel opleiden;

2° 2.500 euro voor de spoorwegondernemingen die hun eigen personeel en derden opleiden;

3° 2.500 euro voor de andere ondernemingen of instellingen;

4° 50 euro voor de initiële afgifte of de bijwerking, van de erkenning als examiner door de veiligheidsinstantie zelf.

De retributies bedoeld in het eerste lid, gelden ook voor het verzoek tot herziening of vernieuwing van de erkenning.

Art. 84. De personen of instellingen die een erkenningsaanvraag indienen om met het medisch onderzoek en het bedrijfspsychologisch onderzoek belast te worden, overeenkomstig artikel 127, vierde en vijfde lid, betalen voor het onderzoek van hun dossier een retributie vastgesteld als volgt:

1° 2.000 euro voor een persoon;

2° 2.500 euro voor een instelling.

De retributies bedoeld in het eerste lid gelden ook voor het verzoek tot herziening of vernieuwing van de erkenning.

Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer ten laatste dertig dagen volgend op de datum van de uitnodiging tot betaling en volgens de instructies die in die uitnodiging zijn opgenomen.

§ 3. In het geval van de in artikel 80, § 3 bedoelde retributie begint de in artikel 77, tweede lid, bedoelde termijn te lopen vanaf de ontvangstdatum van de betaling en voor zover het dossier volledig is.

Art. 85. § 1. *De aanvrager van een veiligheidscertificaat deel A of deel B is als deelneming in de kosten van de veiligheidsinstantie voor het onderzoek van het dossier een geïndexeerde retributie verschuldigd.*

De in het eerste lid bedoelde retributie is vastgesteld op 5.000 euro voor de aanvrager van een veiligheidscertificaat deel A.

De in het eerste lid bedoelde retributie is vastgesteld op 2.000 euro voor de aanvrager van een veiligheidscertificaat deel B die op jaarbasis minder dan 200 miljoen reizigers-kilometers presteert.

De in het eerste lid bedoelde retributie is vastgesteld op 10.000 euro voor de aanvrager van een veiligheidscertificaat deel B die op jaarbasis 200 miljoen reizigers-kilometers of meer presteert.

De in het eerste lid bedoelde retributie is vastgesteld op 2.000 euro voor de aanvrager van een veiligheidscertificaat deel B die, op jaarbasis, minder dan 500 miljoen ton-kilometers goederenvervoer presteert.

De in het eerste lid bedoelde retributie is vastgesteld op 10.000 euro voor de aanvrager van een veiligheidscertificaat deel B die, op jaarbasis, 500 miljoen ton-kilometers of meer goederenvervoer presteert.

Voor de aanvrager van een veiligheidscertificaat deel B die zowel reizigers als goederen vervoert, worden de bedragen die overeenkomstig het derde tot het zesde lid van toepassing zijn, opgeteld.

§ 2. De aanvrager van een veiligheidsvergunning is als deelneming in de kosten van de veiligheidsinstantie voor het onderzoek van het dossier een geïndexeerde retributie verschuldigd.

De in het eerste lid bedoelde retributie is vastgesteld op 25.000 euro.

§ 3. Het bedrag van de in §§ 1 en 2 bedoelde retributies wordt gekoppeld aan de gezondheidsindex van november 2009. Voor de volgende jaren wordt het totale bedrag jaarlijks aangepast aan de gezondheidsindex van november van het jaar voorafgaand aan het betrokken jaar.

De retributies worden betaald aan de Federale

Art. 85. *De houder van een voertuig dat op 1 januari van het lopende jaar voorkomt in het nationaal voertuigenregister betaalt een jaarlijkse retributie van 2 euro voor dat voertuig.*

In geval van niet-betaling, kan de veiligheidsinstantie het voertuig uit het register schrappen.

Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer ten laatste dertig dagen volgend op de datum van de factuur en volgens de instructies die in die factuur zijn opgenomen.

De retributies worden niet teruggestort bij intrekking van het veiligheidscertificaat deel A, van het veiligheidscertificaat deel B of van de veiligheidsvergunning of bij stopzetting van de activiteiten waarvoor deze certificaten of deze vergunning gelden.

Art. 86. § 1. *De houder van een veiligheidsvergunning en de houders van een veiligheidscertificaat deel B die gebruik maken van het net zijn, als deelneming in de kosten van de veiligheidsinstantie voor het toezicht op de veiligheid van het spoorwegvervoer en de ontwikkeling van de regelgeving, een jaarlijkse retributie verschuldigd.*

De Koning bepaalt het bedrag bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad.

Per kwartaal is één vierde van het jaarbedrag verschuldigd.

De retributie wordt verdeeld over de houder van een veiligheidsvergunning en de houders van een veiligheidscertificaat deel B.

Het aandeel van de houder van een veiligheidsvergunning is dertig procent van het totale bedrag.

Het aandeel van de houders van een veiligheidscertificaat deel B is zeventig procent van het globale bedrag. Dat aandeel wordt verdeeld over de houders in verhouding tot het aantal trein-kilometers dat zij gepesteed hebben tijdens het kwartaal dat afgesloten werd drie maanden voor het kwartaal waarop de retributie betrekking heeft. Onmiddellijk na afsluiting van elk kwartaal, worden de trein-kilometers, gepesteed door elke houder van een veiligheidscertificaat deel B, aan de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer meegedeeld door de houder van de veiligheidsvergunning.

§ 2. *In geval van niet-betaling kan de veiligheidsvergunning of het veiligheidscertificaat worden geschorst.*

Art. 87. § 1. *De houder van een veiligheidsvergunning en de houders van een veiligheidscertificaat deel B die gebruik maken van het net zijn, met het oog op de dekking van de kosten van het onderzoeksorgaan voor het onderzoek van ongevallen en van het algemeen veiligheidsniveau, een jaarlijkse retributie verschuldigd.*

§ 2. *De Koning bepaalt het bedrag bij een besluit*

Art. 86. *De aanvrager van een controle van de doeltreffendheid van het remsysteem van rollend spooarmaterieel als bedoeld in artikel 74, § 1, 12°, betaalt een retributie van 280 euro voor deze controle.*

Art. 87. *De aanvrager van een controle zoals bedoeld in artikel 107, tweede lid, betaalt een retributie van 2.000 euro voor deze controle.*

vastgesteld na overleg in de Ministerraad.

Per kwartaal is één vierde van het jaarbedrag verschuldigd.

§ 3. De retributie wordt omgeslagen over de houder van een veiligheidsvergunning en de houders van een veiligheidscertificaat deel B.

Het aandeel van de houder van een veiligheidsvergunning is dertig procent van het totale bedrag.

Het aandeel van de houders van een veiligheidscertificaat deel B is zeventig procent van het totale bedrag.

Het aandeel van de houders van een veiligheidscertificaat deel B wordt verdeeld over de houders in verhouding tot het aantal trein-kilometers dat zij gepresteerd hebben tijdens het kwartaal dat afgesloten werd drie maanden voor het kwartaal waarop de retributie betrekking heeft. Onmiddellijk na afsluiting van elk kwartaal worden de trein-kilometers, gepresteerd door elke houder van een veiligheidscertificaat deel B, aan de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer meegedeeld door de houder van de veiligheidsvergunning.

§ 4. In geval van niet-betaling kan de veiligheidsvergunning of het veiligheidscertificaat worden geschorst.

Art. 88. *§ 1. De houder van de veiligheidsvergunning en de houders van een veiligheidscertificaat deel B betalen de in artikel 86 en 87 bedoelde retributies aan de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer bij het begin van het kwartaal, ten laatste dertig dagen volgend op de datum van de factuur en volgens de instructies die in die factuur zijn opgenomen.*

§ 2. In geval van niet-betaling kan de veiligheidsvergunning of het veiligheidscertificaat worden geschorst.

Art. 88. *De aanvrager van een veiligheidscertificaat deel A of deel B bedoeld in artikel 99 betaalt voor het onderzoek van het dossier met betrekking tot de oorspronkelijke aanvraag, de herziening of vernieuwing een retributie vastgesteld als volgt:*

1° 5.000 euro voor de aanvrager van een veiligheidscertificaat deel A;

2° 2.000 euro voor de aanvrager van een veiligheidscertificaat deel B die jaarlijks minder dan 200 miljoen reizigers-kilometers presteert;

3° 10.000 euro voor de aanvrager van een veiligheidscertificaat deel B die jaarlijks 200 miljoen reizigers-kilometers of meer presteert;

4° 2.000 euro voor de aanvrager van een veiligheidscertificaat deel B die jaarlijks minder dan 500 miljoen ton-kilometers goederenvervoer presteert;

5° 10.000 euro voor de aanvrager van een veiligheidscertificaat deel B die jaarlijks 500 miljoen ton-kilometers of meer goederenvervoer presteert.

Voor de aanvrager van een veiligheidscertificaat deel B die zowel reizigers als goederen vervoert, worden de bedragen bedoeld in het eerste lid, 2° tot 5°, opgeteld.

Art. 88/1. *De aanvrager van de veiligheidsvergunning bedoeld in artikel 95 betaalt een retributie van 25.000*

euro voor het onderzoek van het dossier.

De retributie geldt ook voor het verzoek tot herziening of vernieuwing.

Art. 88/2. § 1. *De houder van een veiligheidsvergunning en de houders van een veiligheidscertificaat deel B die gebruik maken van het netwerk betalen een jaarlijkse retributie, naar rato van een kwart van het jaarlijkse bedrag per kwartaal.*

De Koning bepaalt het bedrag van de retributie bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad.

§ 2. *De retributie wordt verdeeld over de houder van een veiligheidsvergunning en de houders van een veiligheidscertificaat deel B als volgt:*

1° dertig procent van het totale bedrag ten laste van de houder van een veiligheidsvergunning;

2° zeventig procent van het totale bedrag ten laste van de houders van een veiligheidscertificaat deel B.

Het aandeel bedoeld in het eerste lid, 2°, wordt verdeeld over de houders in verhouding tot het aantal trein-kilometers dat zij gepresteerd hebben tijdens het kwartaal dat afgesloten werd drie maanden voor het kwartaal waarop de retributie betrekking heeft.

Onmiddellijk na afsluiting van elk kwartaal, worden de trein-kilometers, gepresteerd door elke houder van een veiligheidscertificaat deel B, aan de veiligheidsinstantie meegedeeld door de houder van de veiligheidsvergunning.

§ 3. *In geval van niet-betaling kan de veiligheidsinstantie de geldigheid van de veiligheidsvergunning of het veiligheidscertificaat opschorten.*

Hoofdstuk 3. – Veiligheidsbeheersystemen

Art. 92. *De spoorweginfrastructuurbeheerder en spoorwegondernemingen dienen elk jaar voor 30 juni bij de veiligheidsinstantie een verslag in over de veiligheid tijdens het vorige kalenderjaar. Het veiligheidsverslag bevat :*

- 1° inlichtingen over de wijze waarop de spoorweginfrastructuurbeheerder of de spoorwegonderneming zijn eigen veiligheidsdoelen verwezenlijkt en de resultaten van de veiligheidsplannen;*
- 2° de ontwikkeling van nationale veiligheidsindicatoren en van de in bijlage 4 gedefinieerde gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren, voor zover deze voor de rapporterende organisatie van belang is;*
- 3° de resultaten van de interne veiligheidsaudits;*
- 4° opmerkingen over functionele tekortkomingen*

Hoofdstuk 3. – Veiligheidsbeheersystemen

Art. 92. § 1. *De spoorweginfrastructuurbeheerder en spoorwegondernemingen dienen elk jaar voor 30 juni bij de veiligheidsinstantie een verslag in over de veiligheid tijdens het vorige kalenderjaar. Het veiligheidsverslag bevat :*

- 1° inlichtingen over de wijze waarop de spoorweginfrastructuurbeheerder of de spoorwegonderneming zijn eigen veiligheidsdoelen verwezenlijkt en de resultaten van de veiligheidsplannen;*
- 2° de ontwikkeling van nationale veiligheidsindicatoren en van de in bijlage 4 gedefinieerde gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren, voor zover deze voor de rapporterende organisatie van belang is;*
- 3° de resultaten van de interne veiligheidsaudits;*
- 4° opmerkingen over functionele tekortkomingen en*

en gebreken in de spoorwegactiviteiten en in het infrastructuurbeheer, die voor de veiligheidsinstantie van belang kunnen zijn.

De Koning kan een model voor het verslag van de spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen bepalen en bijkomende inhoudelijke elementen voorschrijven.

gebreken in de spoorwegactiviteiten en in het infrastructuurbeheer, die voor de veiligheidsinstantie van belang kunnen zijn.

De Koning bepaalt de regels die van toepassing zijn op het veiligheidsverslag en kan voor dit veiligheidsverslag bijkomende inhoudelijke elementen voorschrijven.

De veiligheidsinstantie publiceert een model van veiligheidsverslag op haar internetsite.

§ 2. De spoorwegondernemingen sturen een kopie van het verslag bedoeld in paragraaf 1 door naar de infrastructuurbeheerder.

De infrastructuurbeheerder mag de gegevens die opgenomen zijn in het veiligheidsverslag enkel gebruiken in uitvoering van artikel 91.

De infrastructuurbeheerder is gebonden door het beroepsgeheim en mag de gegevens opgenomen in het veiligheidsverslag niet meedelen aan derden.

De inbreuken op het derde lid worden bestraft met de straffen bepaald in artikel 458 van het Strafwetboek.

Art. 94/1. § 1. Om 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 of hij beroep kan doen.

De spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder informeert de veiligheidsinstantie en het toezichthoudende orgaan over de toekenning of het ontnemen van de hoedanigheid van hulponderneming.

Behalve de naam of de sociale benaming van de hulponderneming, meldt de spoorwegonderneming, of de infrastructuurbeheerder aan de veiligheidsinstantie ook:

1° de datum van toekenning van het statuut van hulponderneming ;

2° in voorkomend geval, de veiligheidsfuncties die door de hulponderneming worden uitgeoefend;

3° in voorkomend geval, de afbakening van de spoorweginfrastructuur die gedekt is door het statuut van hulponderneming;

4° in voorkomend geval, de lijst met lokale protocollen die gekend moeten zijn door de hulponderneming.

In geval van wijziging van de informatie bedoeld onder het derde lid, brengen de spoorwegonderneming

of de infrastructuurbeheerder de veiligheidsinstantie onmiddellijk op de hoogte.

§ 3. De toekenning van het statuut van hulponderneming bedoeld in paragraaf 2 ontslaat de spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder niet van haar of zijn verantwoordelijkheid en van de verplichtingen inzake veiligheid en overdracht van capaciteit overeenkomstig artikel 29.

Het beroep doen op een hulponderneming mag niet ingaan tegen de toepassing van mededingingsregels of mag de spoorwegmarkten niet ontwrichten overeenkomstig artikel 62, § 3.

§ 4. De spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder die beroep doet op een hulponderneming sluit met hem een akkoord dat :

1° de spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder duidelijk identificeert als verantwoordelijke voor het veilig rijden van de trein;

2° de inhoud en de modaliteiten van overdracht van alle informatie met betrekking tot de veiligheid tussen alle contracterende partijen bevat.

§ 5. De spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder die beroep doet op een hulponderneming controleert de risico's van activiteiten en blijft verantwoordelijk voor het coördineren en het beheren van de veilige exploitatie van treinen.

Deze bepaling is van toepassing ook als de spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder tegelijkertijd de materiële en de menselijke middelen die nodig zijn voor de exploitatie in onderaanneming geeft.

De bewijslast van het risicobeheer weegt in alle gevallen op de spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder die 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 aan een hulponderneming de wettelijke en reglementaire vereisten die van toepassing zijn, naleven.

§ 7. Als een spoorwegonderneming of een infrastructuurbeheerder beroep doet op een spoorwegonderneming als hulponderneming, kan zij of hij, 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 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

Afdeling 1. – Veiligheidsvergunning van de spoorweginfrastructuurbeheerder

Art. 98. De Koning bepaalt, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, de wijze waarop de veiligheidsvergunning wordt aangevraagd, afgeleverd, bijgewerkt, verlengd en ingetrokken.

Afdeling 2. – Veiligheidscertificaat van spoorwegondernemingen

Art. 99. § 1. Om toegang te krijgen tot de spoorweginfrastructuur moet een spoorwegonderneming onder meer beschikken over een veiligheidscertificaat overeenkomstig deze afdeling. Het veiligheidscertificaat is het bewijs dat de spoorwegonderneming haar veiligheidsbeheersysteem heeft tot stand gebracht en in staat is te voldoen aan de eisen die in de TSI, in andere relevante Europese bepalingen en in de veiligheidsvoorschriften zijn vastgelegd teneinde de risico's te beheersen en het net veilig te gebruiken. Het veiligheidscertificaat kan voor het gehele Belgische spoorwegnet of enkel een welbepaald deel hiervan gelden.

§ 2. Het veiligheidscertificaat omvat twee delen :

- a) een certificering die bevestigt dat het veiligheidsbeheersysteem van de spoorwegonderneming is goedgekeurd;
- b) een certificering die bevestigt dat de voorzieningen die de spoorwegonderneming heeft getroffen om te voldoen aan de specifieke eisen die noodzakelijk zijn om veilig op het betrokken net haar diensten te kunnen verlenen, zijn aanvaard.

De eisen kunnen betrekking hebben op de toepassing van de TSI's en de veiligheidsvoorschriften met inbegrip van de regels

Hoofdstuk 4. – Veiligheidsvergunning en veiligheidscertificaat

Afdeling 1. – Veiligheidsvergunning van de spoorweginfrastructuurbeheerder

Art. 98. De Koning bepaalt, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, de wijze waarop de veiligheidsvergunning wordt aangevraagd, afgeleverd, bijgewerkt, verlengd, *vernieuwd, geschorst*, en ingetrokken.

Afdeling 2. – Veiligheidscertificaat van spoorwegondernemingen

Art. 99. § 1. Om toegang te krijgen tot de spoorweginfrastructuur moet een spoorwegonderneming onder meer beschikken over een veiligheidscertificaat overeenkomstig deze afdeling. Het veiligheidscertificaat is het bewijs dat de spoorwegonderneming haar veiligheidsbeheersysteem heeft tot stand gebracht en in staat is te voldoen aan de eisen die in de TSI, in andere relevante Europese bepalingen en in de veiligheidsvoorschriften zijn vastgelegd teneinde de risico's te beheersen en het net veilig te gebruiken. Het veiligheidscertificaat kan voor het gehele Belgische spoorwegnet of enkel een welbepaald deel hiervan gelden.

§ 2. Het veiligheidscertificaat omvat twee delen :

- a) een certificering die bevestigt dat het veiligheidsbeheersysteem van de spoorwegonderneming is goedgekeurd;
- b) een certificering die bevestigt dat de voorzieningen die de spoorwegonderneming heeft getroffen om te voldoen aan de specifieke eisen die noodzakelijk zijn om veilig op het betrokken net haar diensten te kunnen verlenen, zijn aanvaard.

De eisen kunnen betrekking hebben op de toepassing van de TSI's en de veiligheidsvoorschriften met inbegrip van de regels

betreffende de exploitatie van het net, de aanvaarding van de documenten houdende vaststelling van de certificering van het personeel, met inbegrip van de vergunningen en de bevoegdheidsbewijzen van de treinbestuurders, en de toelating tot ingebruikname van door spoorwegondernemingen gebruikte voertuigen.

Art. 103. De Koning bepaalt, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, de nadere regels voor de aanvraag, het onderzoek, de afgifte, de vernieuwing en de intrekking van het veiligheidscertificaat.

Hoofdstuk 6. – Onderzoeken naar spoorwegongevallen en -incidenten

Afdeling 2. - Taken

Art. 111. § 1. Het onderzoeksorgaan :

1° stelt een onderzoek in na elk ernstig ongeval dat zich op het spoorwegsysteem heeft voorgedaan;
2° naast het onderzoeken van ernstige ongevallen kan het onderzoeksorgaan ook onderzoeken voeren naar ongevallen en incidenten die, onder licht verschillende omstandigheden, hadden kunnen leiden tot ernstige ongevallen, met inbegrip van technische gebreken in de subsystemen van structurele aard of in de interoperabiliteitsonderdelen van het hogesnelheids- of conventionele spoorwegsysteem. In voorkomend geval houdt zij rekening met de criteria bepaald door de Koning;

3° kan onderzoeken voeren naar niet in het eerste lid bedoelde exploitatieongevallen en -incidenten of naar ongevallen en incidenten met een weerslag op de exploitatie volgens de door de Koning bepaalde criteria en regels;

4° richt een gegevensbank op met betrekking tot alle exploitatieongevallen en -incidenten, waartoe de veiligheidsinstantie toegang heeft, en werkt deze bij;

5° legt bestuurlijke boetes op.

§ 2. De Koning bepaalt het model van de legitimatiekaart die vertoond wordt bij de uitoefening van de taken bedoeld in § 1.

Art. 112. § 1. Het onderzoeksorgaan kan een bestuurlijke boete opleggen aan een spoorwegonderneming en aan de spoorweginfrastructuurbeheerder in geval van een inbreuk als bedoeld in artikel 214, eerste lid, 30° en

betreffende de exploitatie van het net, de aanvaarding van de documenten houdende vaststelling van de certificering van het personeel, met inbegrip van de vergunningen en de bevoegdheidsbewijzen van de treinbestuurders, en de toelating tot ingebruikname van door spoorwegondernemingen gebruikte voertuigen. *De certificering is gebaseerd op de documentatie die door de spoorwegonderneming werd verstrekt overeenkomstig bijlage 27.*

Art. 103. De Koning bepaalt, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, de nadere regels voor de aanvraag, het onderzoek, de afgifte, de vernieuwing, *de verlenging, de schorsing* en de intrekking van het veiligheidscertificaat.

Hoofdstuk 6. – Onderzoeken naar spoorwegongevallen en -incidenten

Afdeling 2. - Taken

Art. 111. § 1. Het onderzoeksorgaan :

1° stelt een onderzoek in na elk ernstig ongeval dat zich op het spoorwegsysteem heeft voorgedaan;
2° naast het onderzoeken van ernstige ongevallen kan het onderzoeksorgaan ook onderzoeken voeren naar ongevallen en incidenten die, onder licht verschillende omstandigheden, hadden kunnen leiden tot ernstige ongevallen, met inbegrip van technische gebreken in de subsystemen van structurele aard of in de interoperabiliteitsonderdelen van het hogesnelheids- of conventionele spoorwegsysteem. In voorkomend geval houdt zij rekening met de criteria bepaald door de Koning;

3° kan onderzoeken voeren naar andere dan in de punten 1° en 2° bedoelde exploitatieongevallen en -incidenten en naar ongevallen en incidenten met een weerslag op de exploitatie volgens de door de Koning bepaalde criteria en regels;

4° richt een gegevensbank op met betrekking tot alle exploitatieongevallen en -incidenten, waartoe de veiligheidsinstantie toegang heeft, en werkt deze bij;

5° legt bestuurlijke boetes op.

§ 2. De Koning bepaalt het model van de legitimatiekaart die vertoond wordt bij de uitoefening van de taken bedoeld in § 1.

Art. 112. § 1. Het onderzoeksorgaan kan een bestuurlijke boete opleggen aan een spoorwegonderneming en aan de spoorweginfrastructuurbeheerder in geval van een inbreuk als bedoeld in artikel 214, eerste lid, 30° en

in artikel 215.

§ 2. Indien het onderzoeksorgaan gebruik wil maken van de in § 1 bedoelde bevoegdheid, stelt de hoofdonderzoeker een rapport op.

Het rapport is gedagtekend en vermeldt minstens :

- 1° de naam van de vermoedelijke overtreder;
- 2° de inbreuk.

Een afschrift van het rapport wordt uiterlijk bij de kennisgeving van het voornemen tot het opleggen van een bestuurlijke boete aan de vermoedelijke overtreder toegezonden.

§ 3. De hoofdonderzoeker brengt de vermoedelijke overtreder binnen vijf dagen na de dagtekening van het rapport op de hoogte van het voornemen om een bestuurlijke boete op te leggen.

De hoofdonderzoeker kan deze termijn verlengen indien hij de vermoedelijke overtreder een termijn toestaat om een einde te maken aan de inbreuk.

De kennisgeving geschiedt bij aangetekende zending of op de door de Koning bepaalde wijze en vermeldt op straffe van nietigheid het overwogen bedrag van de op te leggen bestuurlijke boete, alsook de naam van de vermoedelijke overtreder.

Deze kennisgeving kan slechts handelen over feiten die niet langer dan één jaar voor de verzending van de aangetekende zending begaan zouden zijn.

§ 4. De vermoedelijke overtreder wordt uitgenodigd om binnen een termijn van vijftien dagen die volgt op de kennisgeving van dit bericht schriftelijk zijn verweer mee te delen. Indien de vermoedelijke overtreder geen zetel in België heeft, wordt deze termijn met vijf dagen verlengd.

Tevens wordt de vermoedelijke overtreder erop gewezen dat hij :

1° op verzoek de documenten waarop het voornemen tot het opleggen van een bestuurlijke boete berust, kan inzien en er kopieën van kan krijgen;

2° mondeling zijn schriftelijk verweer kan toelichten. De vermoedelijke overtreder richt daartoe aan de hoofdonderzoeker een schriftelijke aanvraag binnen tien dagen na de ontvangst van de kennisgeving.

De vermoedelijke overtreder kan zich laten bijstaan of vertegenwoordigen door een advocaat en kan getuigen oproepen.

Indien de vermoedelijke overtreder van oordeel is dat hij te weinig tijd heeft om zich te verdedigen, richt hij een met redenen omkleed verzoek aan de hoofdonderzoeker die binnen vijf dagen hierover beslist. Indien de hoofdonderzoeker binnen dertig dagen hierover geen beslissing neemt, wordt het

in artikel 215.

§ 2. Indien het onderzoeksorgaan gebruik wil maken van de in § 1 bedoelde bevoegdheid, stelt de hoofdonderzoeker een rapport op.

Het rapport is gedagtekend en vermeldt minstens :

- 1° de naam van de vermoedelijke overtreder;
- 2° de inbreuk.

Een afschrift van het rapport wordt uiterlijk bij de kennisgeving van het voornemen tot het opleggen van een bestuurlijke boete aan de vermoedelijke overtreder toegezonden.

§ 3. De hoofdonderzoeker brengt de vermoedelijke overtreder binnen vijf dagen na de dagtekening van het rapport op de hoogte van het voornemen om een bestuurlijke boete op te leggen.

De hoofdonderzoeker kan deze termijn verlengen indien hij de vermoedelijke overtreder een termijn toestaat om een einde te maken aan de inbreuk.

De kennisgeving geschiedt bij aangetekende zending of op de door de Koning bepaalde wijze en vermeldt op straffe van nietigheid het overwogen bedrag van de op te leggen bestuurlijke boete, alsook de naam van de vermoedelijke overtreder.

Deze kennisgeving kan slechts handelen over feiten die niet langer dan één jaar voor de verzending van de aangetekende zending begaan zouden zijn.

§ 4. De vermoedelijke overtreder wordt uitgenodigd om binnen een termijn van vijftien dagen die volgt op de kennisgeving van dit bericht schriftelijk zijn verweer mee te delen. Indien de vermoedelijke overtreder geen zetel in België heeft, wordt deze termijn met vijf dagen verlengd.

Tevens wordt de vermoedelijke overtreder erop gewezen dat hij :

1° op verzoek de documenten waarop het voornemen tot het opleggen van een bestuurlijke boete berust, kan inzien en er kopieën van kan krijgen;

2° mondeling zijn schriftelijk verweer kan toelichten. De vermoedelijke overtreder richt daartoe aan de hoofdonderzoeker een schriftelijke aanvraag binnen tien dagen na de ontvangst van de kennisgeving.

De vermoedelijke overtreder kan zich laten bijstaan of vertegenwoordigen door een advocaat en kan getuigen oproepen.

Indien de vermoedelijke overtreder van oordeel is dat hij te weinig tijd heeft om zich te verdedigen, richt hij een met redenen omkleed verzoek aan de hoofdonderzoeker die binnen vijf dagen hierover beslist. Indien de hoofdonderzoeker binnen dertig dagen hierover geen beslissing neemt, wordt het

verzoek geacht ingewilligd te zijn. De in § 6 bedoelde termijn wordt geschorst voor de duur van de verlenging van de termijn bedoeld in dit lid.

§ 5. De hoofdonderzoeker stelt zich loyaal en onpartijdig op bij het verzamelen en meedelen van de bewijzen à charge en de bewijzen à décharge.

§ 6. Wanneer een bestuurlijke boete wordt opgelegd, is het bedrag van deze boete aangepast aan de ernst van de inbreuk en aan de mate waarin deze te wijten is aan de overtreder. Bovendien wordt rekening gehouden met de frequentie van de inbreuk en de omstandigheden waarin de vermoedelijke overtreder de inbreuk begaan heeft.

Wanneer op het ogenblik van de beslissing waarbij een bestuurlijke boete wordt opgelegd, de feiten geen inbreuk meer zijn volgens de artikelen 214 en 215, wordt de bestuurlijke boete niet opgelegd.

De eerste twee leden van deze paragraaf zijn van toepassing in het geval van het beroep bedoeld in artikel 221/3.

§ 7. Het onderzoeksorgaan heeft tot twee jaar na het verzenden van de kennisgeving bedoeld in § 3, het recht om een bestuurlijke boete op te leggen.

verzoek geacht ingewilligd te zijn. De in § 6 bedoelde termijn wordt geschorst voor de duur van de verlenging van de termijn bedoeld in dit lid.

§ 5. De hoofdonderzoeker stelt zich loyaal en onpartijdig op bij het verzamelen en meedelen van de bewijzen à charge en de bewijzen à décharge.

§ 6. Wanneer een bestuurlijke boete wordt opgelegd, is het bedrag van deze boete aangepast aan de ernst van de inbreuk en aan de mate waarin deze te wijten is aan de overtreder. Bovendien wordt rekening gehouden met de frequentie van de inbreuk en de omstandigheden waarin de vermoedelijke overtreder de inbreuk begaan heeft.

Wanneer op het ogenblik van de beslissing waarbij een bestuurlijke boete wordt opgelegd, de feiten geen inbreuk meer zijn volgens de artikelen 214 en 215, wordt de bestuurlijke boete niet opgelegd.

De eerste twee leden van deze paragraaf zijn van toepassing in het geval van het beroep bedoeld in artikel 221/3.

§ 7. Het onderzoeksorgaan heeft tot twee jaar na het verzenden van de kennisgeving bedoeld in § 3, het recht om een bestuurlijke boete op te leggen.

§ 8. *Er kan geen bestuurlijke boete worden opgelegd indien:*

1° door de strafrechter voor het feit in kwestie al eerder een straf werd opgelegd;

2° het feit in kwestie eerder al geleid heeft tot een vrijspraak, een eenvoudige schuldigverklaring, een opschorting van de uitspraak van de veroordeling of een minnelijke schikking bedoeld in artikel 216bis van het Wetboek van Strafvordering.

§ 9. *Indien de overtreder strafrechtelijk vervolgd wordt voor feiten die onlosmakelijk samenhangen met het feit waarvoor het onderzoeksorgaan een bestuurlijke boete wil opleggen, worden de in dit artikel vermelde termijnen opgeschort tot de strafrechter uitspraak heeft gedaan.*

Afdeling 2/1. – Vergoeding voor prestaties

Art. 112/1. § 1. *De houder van een veiligheidsvergunning en de houders van een veiligheidscertificaat deel B die gebruik maken van het netwerk zijn, met het oog op de dekking van de kosten van het onderzoeksorgaan voor het onderzoek van ongevallen en van het algemeen veiligheidsniveau, een jaarlijkse retributie verschuldigd.*

§ 2. *De Koning bepaalt het bedrag bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad.*

Per kwartaal is één vierde van het jaarbedrag verschuldigd.

§ 3. De retributie wordt verdeeld over de houder van een veiligheidsvergunning en de houders van een veiligheidscertificaat deel B.

Het aandeel van de houder van een veiligheidsvergunning is dertig procent van het totale bedrag.

Het aandeel van de houders van een veiligheidscertificaat deel B is zeventig procent van het totale bedrag.

Het aandeel van de houders van een veiligheidscertificaat deel B wordt verdeeld over de houders in verhouding tot het aantal trein-kilometers dat zij gepresteerd hebben tijdens het kwartaal dat afgesloten werd drie maanden voor het kwartaal waarop de retributie betrekking heeft. Onmiddellijk na afsluiting van elk kwartaal worden de trein-kilometers, gepresteerd door elke houder van een veiligheidscertificaat deel B, door de houder van de veiligheidsvergunning aan het onderzoeksorgaan meegedeeld dat deze informatie daarna doorstuurt naar de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer.

§ 4. De houder van de veiligheidsvergunning en de houders van een veiligheidscertificaat deel B betalen de in artikel 112/1 bedoelde retributie aan het onderzoeksorgaan bij het begin van het kwartaal, ten laatste dertig dagen volgend op de datum van de factuur en volgens de instructies die in die factuur zijn opgenomen.

§ 5. In geval van niet-betaling geeft het onderzoeksorgaan hiervan kennis aan de veiligheidsinstantie, die de geldigheid van de veiligheidsvergunning of het veiligheidscertificaat kan opschorten.

Titel 5. – Certificering van treinbestuurders en ander treinpersoneel dat voor de veiligheid cruciale taken verricht

Hoofdstuk 1. – Certificering van treinbestuurders

Afdeling 2. – Vergunning van treinbestuurder

Art. 132. § 1. De veiligheidsinstantie :

1° houdt een register bij van alle afgegeven, bijgewerkte, vernieuwde, verlengde, gewijzigde, vervallen, geschorste, ingetrokken of als verloren, gestolen of vernietigd opgegeven vergunningen van treinbestuurder. Dit register bevat de gegevens van alle vergunningen van treinbestuurder. Deze gegevens moeten kunnen worden opgevraagd met behulp van het aan iedere treinbestuurder toegekende

Titel 5. – Certificering van treinbestuurders en ander treinpersoneel dat voor de veiligheid cruciale taken verricht

Hoofdstuk 1. – Certificering van treinbestuurders

Afdeling 2. – Vergunning van treinbestuurder

Art. 132. § 1. De veiligheidsinstantie :

1° houdt een register bij van alle afgegeven, bijgewerkte, vernieuwde, gewijzigde, vervallen, geschorste, ingetrokken of als verloren, gestolen of vernietigd opgegeven vergunningen van treinbestuurder. Dit register bevat voor iedere vergunning de in bijlage 7/1 voorgeschreven gegevens. Deze gegevens zijn beschikbaar door middel van nationaal nummer dat aan elke bestuurder is

nationaal nummer. Dit register wordt regelmatig bijgewerkt;

2° verstrekt, op met redenen omkleed verzoek, inlichtingen over de status van dergelijke vergunningen aan de bevoegde autoriteiten van de andere lidstaten, aan het Bureau of aan iedere werkgever van treinbestuurders, inbegrepen, voor de toepassing van artikel 147, de vorige werkgever van de treinbestuurder.

§ 2. Elke treinbestuurder heeft toegang tot zijn gegevens die in het register van de veiligheidsinstantie zijn opgeslagen en op verzoek wordt hem een afschrift van die gegevens verstrekt.

§ 3. De veiligheidsinstantie werkt met het Bureau samen om de interoperabiliteit van het in § 1 bedoelde register te verzekeren.

§ 4. De veiligheidsinstantie zorgt ervoor dat het door haar krachtens § 1 aangelegde register enkel gebruikt wordt voor de volgende doelstellingen :

1° het bijhouden van de feitelijke en juridische gegevens inzake afgifte, bijwerking, vernieuwing, verlenging, wijziging, verval, schorsing, intrekking, verlies, diefstal en vernietiging van alle vergunningen van treinbestuurder;

2° het bijhouden van de door de Koning bepaalde persoonsgegevens die noodzakelijk zijn om te voldoen aan de onder 1° vermelde doelstelling.

Wanneer de veiligheidsinstantie optreedt overeenkomstig de bepalingen van dit artikel dient zij alle bepalingen van de wet van 8 december 1992 tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer ten opzichte van de verwerking van persoonsgegevens na te leven, behalve indien deze Spoorcodex hiervan afwijkt.

§ 5. De Koning bepaalt de regels die nodig zijn om het risico op beschadiging van de inhoud van het register bedoeld in dit artikel te vermijden.

Afdeling 3. - Bevoegdheidsbewijs

Art. 136. In overeenstemming met deze Spoorcodex en zijn uitvoeringsbesluiten en als onderdeel van het veiligheidsbeheersysteem, stellen elke spoorwegonderneming en de spoorweginfrastructuurbeheerder de voor afgifte of bijwerking van het bevoegdheidsbewijs te volgen eigen procedures op, alsook de beroepsprocedures die treinbestuurders in de mogelijkheid stellen om een herziening van een beslissing betreffende de afgifte, de bijwerking, de schorsing dan wel de intrekking van een bevoegdheidsbewijs te verzoeken.

toegewezen. Dit register wordt regelmatig bijgewerkt;

2° verstrekt, op met redenen omkleed verzoek, inlichtingen over de status van dergelijke vergunningen aan de bevoegde autoriteiten van de andere lidstaten, aan het Bureau of aan iedere werkgever van treinbestuurders, inbegrepen, voor de toepassing van artikel 147, de vorige werkgever van de treinbestuurder.

§ 2. Elke treinbestuurder heeft toegang tot zijn gegevens die in het register van de veiligheidsinstantie zijn opgeslagen en op verzoek wordt hem een afschrift van die gegevens verstrekt.

§ 3. De veiligheidsinstantie werkt met het Bureau samen om de interoperabiliteit van het in § 1 bedoelde register te verzekeren.

§ 4. De veiligheidsinstantie zorgt ervoor dat het door haar krachtens § 1 aangelegde register enkel gebruikt wordt voor de volgende doelstellingen :

1° het bijhouden van de feitelijke en juridische gegevens inzake afgifte, bijwerking, vernieuwing, verlenging, wijziging, verval, schorsing, intrekking, verlies, diefstal en vernietiging van alle vergunningen van treinbestuurder;

2° het bijhouden van de door de Koning bepaalde persoonsgegevens die noodzakelijk zijn om te voldoen aan de onder 1° vermelde doelstelling.

Wanneer de veiligheidsinstantie optreedt overeenkomstig de bepalingen van dit artikel dient zij alle bepalingen van de wet van 8 december 1992 tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer ten opzichte van de verwerking van persoonsgegevens na te leven, behalve indien deze Spoorcodex hiervan afwijkt.

§ 5. De Koning bepaalt de regels die nodig zijn om het risico op beschadiging van de inhoud van het register bedoeld in dit artikel te vermijden.

Afdeling 3. - Bevoegdheidsbewijs

Art. 136. In overeenstemming met deze Spoorcodex en zijn uitvoeringsbesluiten en als onderdeel van het veiligheidsbeheersysteem, stellen elke spoorwegonderneming en de spoorweginfrastructuurbeheerder de voor afgifte of bijwerking van het bevoegdheidsbewijs te volgen eigen procedures op, alsook de beroepsprocedures die treinbestuurders in de mogelijkheid stellen om een herziening van een beslissing betreffende de afgifte, de bijwerking, de schorsing dan wel de intrekking van een bevoegdheidsbewijs te verzoeken.

Indien de partijen geen overeenstemming bereiken, kunnen zij een beroep doen op de veiligheidsinstantie volgens de procedure voorzien in artikel 142, § 3.

De spoorwegondernemingen of de spoorweginfrastructuurbeheerder werken het bevoegdheidsbewijs onmiddellijk bij of vervangen het afschrift onmiddellijk, telkens wanneer de houder van het bevoegdheidsbewijs zijn afschrift heeft verloren of aanvullende machtigingen met betrekking tot het rollend materieel of de infrastructuur heeft verkregen.

Art. 140. § 1. Elke spoorwegonderneming en de spoorweginfrastructuurbeheerder :

1° houden een register bij, of zorgen dat er een register wordt bijgehouden, van alle afgegeven, bijgewerkte, verlengde, gewijzigde, vervallen, geschorste, ingetrokken of als verloren, gestolen of vernietigd opgegeven bevoegdheidsbewijzen of afschriften van bevoegdheidsbewijzen. Dit register bevat de gegevens van alle vergunningen alsook de gegevens betreffende de periodieke controles vermeld in artikel 137. Dit register wordt regelmatig bijgewerkt;

2° werken met de veiligheidsinstantie samen om met haar gegevens uit te wisselen en haar toegang te verlenen tot alle nodige informatie;

3° verstrekken, op verzoek van de bevoegde autoriteiten van de andere lidstaten, inlichtingen betreffende de inhoud van de bevoegdheidsbewijzen, indien dit nodig is als gevolg van hun transnationale activiteiten.

§ 2. Elke treinbestuurder heeft toegang tot zijn gegevens die in het register van de spoorwegondernemingen of van de spoorweginfrastructuurbeheerder zijn opgeslagen en op verzoek wordt hem een afschrift van die gegevens verstrekt.

§ 3. De veiligheidsinstantie werkt samen met het Bureau om de interoperabiliteit van het in § 1 bedoelde register te verzekeren.

§ 4. De spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen zorgen ervoor dat het door hen krachtens § 1 aangelegde register enkel gebruikt wordt voor de volgende doelstellingen :

1° het bijhouden van de feitelijke en juridische gegevens inzake afgifte, bijwerking, verlenging, vernieuwing, wijziging, verval, schorsing, intrekking, verlies, diefstal en vernietiging van alle bevoegdheidsbewijzen of afschriften van bevoegdheidsbewijzen;

Indien de partijen geen overeenstemming bereiken over de arbeidsverhoudingen kunnen zij in beroep gaan bij de Arbeidsrechtbank.

De spoorwegondernemingen of de spoorweginfrastructuurbeheerder werken het bevoegdheidsbewijs onmiddellijk bij of vervangen het afschrift onmiddellijk, telkens wanneer de houder van het bevoegdheidsbewijs zijn afschrift heeft verloren of aanvullende machtigingen met betrekking tot het rollend materieel of de infrastructuur heeft verkregen.

Art. 140. § 1. Elke spoorwegonderneming en de spoorweginfrastructuurbeheerder :

1° houden een register bij, of zorgen dat een register wordt bijgehouden, van alle afgegeven, bijgewerkte, vernieuwde, gewijzigde, vervallen, geschorste, ingetrokken of als verloren, gestolen of vernietigd opgegeven bevoegdheidsbewijzen. Dit register bevat voor ieder bevoegdheidsbewijs de in bijlage 7/1 voorgeschreven gegevens, alsook de gegevens betreffende de periodieke controles vermeld in artikel 137. Dit register wordt regelmatig bijgewerkt;

2° werken met de veiligheidsinstantie samen om met haar gegevens uit te wisselen en haar toegang te verlenen tot alle nodige informatie;

3° verstrekken, op verzoek van de bevoegde autoriteiten van de andere lidstaten, inlichtingen betreffende de inhoud van de bevoegdheidsbewijzen, indien dit nodig is als gevolg van hun transnationale activiteiten.

§ 2. Elke treinbestuurder heeft toegang tot zijn gegevens die in het register van de spoorwegondernemingen of van de spoorweginfrastructuurbeheerder zijn opgeslagen en op verzoek wordt hem een afschrift van die gegevens verstrekt.

§ 3. De veiligheidsinstantie werkt samen met het Bureau om de interoperabiliteit van het in § 1 bedoelde register te verzekeren.

§ 4. De spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen zorgen ervoor dat het door hen krachtens § 1 aangelegde register enkel gebruikt wordt voor de volgende doelstellingen :

1° het bijhouden van de feitelijke en juridische gegevens inzake afgifte, bijwerking, verlenging, vernieuwing, wijziging, verval, schorsing, intrekking, verlies, diefstal en vernietiging van alle bevoegdheidsbewijzen of afschriften van bevoegdheidsbewijzen;

2° het bijhouden van de door de Koning bepaalde persoonsgegevens die noodzakelijk zijn om te voldoen aan de onder 1° vermelde doelstelling.

Wanneer de spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen optreden overeenkomstig de bepalingen van dit artikel, dienen zij alle bepalingen van de wet van 8 december 1992 tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer ten opzichte van de verwerking van persoonsgegevens na te leven, behalve indien deze Spoorcodex hiervan afwijkt.

§ 5. De Koning bepaalt de regels die nodig zijn om het risico op beschadiging van de inhoud van het register bedoeld in dit artikel te vermijden.

Afdeling 5. – Taken en beslissingen van de veiligheidsinstantie

Art. 142. § 1. Onverminderd artikel 74, 9°, vervult de veiligheidsinstantie de volgende taken op een transparante en niet-discriminerende wijze :

1° afgeven en bijwerken van vergunningen en het verstrekken van duplicaten, overeenkomstig de artikelen 126 en 128;

2° zich verzekeren van de organisatie van de periodieke onderzoeken en/of keuringen, overeenkomstig artikel 129;

3° schorsen en intrekken van vergunningen, en toezenden aan de uitgever van het betrokken bevoegdheidsbewijs, van met redenen omklede verzoeken tot schorsing van bevoegdheidsbewijzen, overeenkomstig artikel 221;

4° erkennen van personen of instellingen overeenkomstig de artikelen 145, 146 en 149;

5° ervoor zorgen dat een register van erkende personen en instellingen wordt bekendgemaakt en dat dit register wordt bijgewerkt, overeenkomstig artikel 143 en artikel 149;

6° bijhouden en bijwerken van een register van vergunningen overeenkomstig de artikelen 129 en 132, § 1, 1° ;

7° toezien op het in artikel 219 bedoelde certificeringsproces voor treinbestuurders;

8° uitvoeren van inspecties als bedoeld in artikel 221;

9° erkennen van personen of instellingen belast met het medisch onderzoek en het bedrijfspsychologisch onderzoek, zoals bedoeld in artikel 127, vierde en vijfde lid.

§ 2. De veiligheidsinstantie reageert snel op verzoeken om informatie en doet zo nodig zelf onmiddellijk een verzoek om aanvullende informatie

2° het bijhouden van de door de Koning bepaalde persoonsgegevens die noodzakelijk zijn om te voldoen aan de onder 1° vermelde doelstelling.

Wanneer de spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen optreden overeenkomstig de bepalingen van dit artikel, dienen zij alle bepalingen van de wet van 8 december 1992 tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer ten opzichte van de verwerking van persoonsgegevens na te leven, behalve indien deze Spoorcodex hiervan afwijkt.

§ 5. De Koning bepaalt de regels die nodig zijn om het risico op beschadiging van de inhoud van het register bedoeld in dit artikel te vermijden.

Afdeling 5. – Taken en beslissingen van de veiligheidsinstantie

Art. 142. § 1. Onverminderd artikel 74, 9°, vervult de veiligheidsinstantie de volgende taken op een transparante en niet-discriminerende wijze :

1° afgeven en bijwerken van vergunningen en het verstrekken van duplicaten, overeenkomstig de artikelen 126 en 128;

2° zich verzekeren van de organisatie van de periodieke onderzoeken en/of keuringen, overeenkomstig artikel 129;

3° schorsen en intrekken van vergunningen, en toezenden aan de uitgever van het betrokken bevoegdheidsbewijs, van met redenen omklede verzoeken tot schorsing van bevoegdheidsbewijzen, overeenkomstig artikel 221;

4° erkennen van personen of instellingen overeenkomstig de artikelen 145, 146 en 149;

5° ervoor zorgen dat een register van erkende personen en instellingen wordt bekendgemaakt en dat dit register wordt bijgewerkt, overeenkomstig artikel 143 en artikel 149;

6° bijhouden en bijwerken van een register van vergunningen overeenkomstig de artikelen 129 en 132, § 1, 1° ;

7° toezien op het in artikel 219 bedoelde certificeringsproces voor treinbestuurders;

8° uitvoeren van inspecties als bedoeld in artikel 221;

9° erkennen van personen of instellingen belast met het medisch onderzoek en het bedrijfspsychologisch onderzoek, zoals bedoeld in artikel 127, vierde en vijfde lid.

§ 2. De veiligheidsinstantie reageert snel op verzoeken om informatie en doet zo nodig zelf onmiddellijk een verzoek om aanvullende informatie

in het kader van de behandeling van de aanvragen van vergunningen.

§ 3. *De werkgever en de treinbestuurder beschikken bij de veiligheidsinstantie over een administratieve beroepsprocedure waarmee om een herziening kan worden verzocht van een beslissing die door een andere instantie dan de veiligheidsinstantie in het kader van deze Spoorcodex werd genomen.*

Hoofdstuk 2. – Begeleiders van reizigerstreinen

Art. 150. § 1. Begeleiders van reizigerstreinen dienen een opleiding te volgen die vervolgens door een examen wordt afgesloten. Indien het examen met goed gevolg wordt afgesloten, levert *de opleidingsinstelling* een *brevet van vakbekwaamheid* af.

De opleiders of de *opleidingsinstellingen* belast met het verlenen van opleidingsdiensten aan begeleiders van reizigerstreinen, worden erkend door de veiligheidsinstantie.

De erkenning verplicht de opleiders of *opleidingsinstellingen* ertoe op billijke en niet-discriminerende wijze toegang te verlenen tot de opleidingen voor begeleiders van reizigerstreinen, telkens deze opleidingen noodzakelijk zijn om te voldoen aan de voorwaarden voor het verkrijgen van het veiligheidscertificaat of, desgevallend, van de veiligheidsvergunning.

De erkenning verplicht de opleiders of *opleidingsinstellingen* ertoe kwalitatieve opleidingsdiensten ter beschikking te stellen van de spoorwegondernemingen tegen een redelijke en niet-discriminerende prijs. De prijs dient in verhouding te staan tot de kosten van de dienstverlening en mag een winstmarge bevatten.

De erkenning berust op criteria van onafhankelijkheid, bekwaamheid en onpartijdigheid.

De veiligheidsinstantie zorgt ervoor dat het register van personen en instellingen die op grond *van deze Spoorcodex* werden erkend, wordt gepubliceerd en bijgewerkt.

§ 2. Het attest van begeleider van reizigerstreinen is eigendom van de houder ervan en wordt afgegeven door de veiligheidsinstantie.

in het kader van de behandeling van de aanvragen van vergunningen.

§ 3. *In geval van meningsverschil aangaande een beslissing van de veiligheidsinstantie betreffende een aanvraag in titel 5 kan de treinbestuurder of zijn werkgever een herziening van de beslissing vragen.*

Op straffe van onontvankelijkheid dient hij de aanvraag tot herziening, naar behoren gemotiveerd, in bij de veiligheidsinstantie per aangetekende zending en dit gedurende de maand die volgt op de kennisgeving van de beslissing.

Na deze termijn is de beslissing definitief.

De veiligheidsinstantie neemt een beslissing binnen de twee maanden na ontvangst van de aanvraag tot herziening.

Hoofdstuk 2. – Begeleiders van reizigerstreinen

Art. 150. § 1. Begeleiders van reizigerstreinen dienen een opleiding te volgen die vervolgens door een examen wordt afgesloten. Indien het examen met goed gevolg wordt afgesloten, levert *het opleidingscentrum* een *brevet van professionele geschiktheid* af.

De opleiders of de *opleidingscentra* belast met het verlenen van opleidingsdiensten aan begeleiders van reizigerstreinen, worden erkend door de veiligheidsinstantie.

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.

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.

De erkenning berust op criteria van onafhankelijkheid, bekwaamheid en onpartijdigheid.

De veiligheidsinstantie zorgt ervoor dat het register van personen en instellingen die op grond *van dit hoofdstuk* werden erkend, wordt gepubliceerd en bijgewerkt.

§ 2. Het attest van begeleider van reizigerstreinen is eigendom van de houder ervan en wordt afgegeven door de veiligheidsinstantie.

Een attest van begeleider van reizigerstreinen mag enkel worden afgegeven aan personen die de volle leeftijd van achttien jaar hebben bereikt.

§ 3. De in andere lidstaten van de Europese Economische Ruimte gevestigde begeleiders van reizigerstreinen die in België hun diensten willen verlenen, delen dit mee door middel van een voorafgaande schriftelijke verklaring zoals voorzien in artikel 9, § 2, van de wet van 12 februari 2008 tot instelling van een nieuw algemeen kader voor de erkenning van EG-beroepskwalificaties, zonder toevoeging weliswaar van de gegevens betreffende verzekeringsdekking of soortgelijke individuele of collectieve vormen van bescherming inzake beroepsaansprakelijkheid. Wel dienen de in artikel 9, § 2, van voormelde wet bedoelde documenten aan die verklaring te worden toegevoegd. De veiligheidsinstantie past de procedure bedoeld in artikel 9, § 4, van dezelfde wet systematisch toe. Hiertoe gaat de veiligheidsinstantie onder meer na of de attesten met betrekking tot de taalkennis van de kandidaten werden opgemaakt in overeenstemming met de voorschriften van de TSI exploitatie die de vereiste taalniveaus voor de veiligheidstaken vaststellen.

Art. 151. Inzake certificering van begeleiders van reizigerstreinen, bepaalt de Koning :

1° bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, de nadere regels voor de organisatie en de minimuminhoud van de opleiding en de examens, zoals bedoeld in artikel 150, § 1, alsook de nadere regels voor de afgifte van de documenten die bewijskracht hebben met betrekking tot de opleiding die wordt gevolgd en de examens die worden afgelegd door begeleiders van reizigerstreinen;

2° bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, de voorwaarden waaraan de opleiders en *opleidingsinstellingen* die opleidingsdiensten verstrekken aan begeleiders van reizigerstreinen, moeten voldoen om te worden erkend, overeenkomstig artikel 150, § 1, derde lid, alsmede de erkenningsprocedure;

3° de vereisten waaraan het *brevet van begeleider van reizigerstreinen* bedoeld in artikel 150, § 1, eerste lid, moet voldoen, alsook de psychologische en medische voorwaarden en de *vereiste vakbekwaamheid* waaraan de houder dient te voldoen opdat het hem wordt afgeleverd;

4° de nadere regels voor de afgifte, vernieuwing, herziening, schorsing en intrekking van het *brevet van begeleider van reizigerstreinen* bedoeld in artikel

Een attest van begeleider van reizigerstreinen mag enkel worden afgegeven aan personen die de volle leeftijd van achttien jaar hebben bereikt.

§ 3. De in andere lidstaten van de Europese Economische Ruimte gevestigde begeleiders van reizigerstreinen die in België hun diensten willen verlenen, delen dit mee door middel van een voorafgaande schriftelijke verklaring zoals voorzien in artikel 9, § 2, van de wet van 12 februari 2008 tot instelling van een nieuw algemeen kader voor de erkenning van EG-beroepskwalificaties, zonder toevoeging weliswaar van de gegevens betreffende verzekeringsdekking of soortgelijke individuele of collectieve vormen van bescherming inzake beroepsaansprakelijkheid. Wel dienen de in artikel 9, § 2, van voormelde wet bedoelde documenten aan die verklaring te worden toegevoegd. De veiligheidsinstantie past de procedure bedoeld in artikel 9, § 4, van dezelfde wet systematisch toe. Hiertoe gaat de veiligheidsinstantie onder meer na of de attesten met betrekking tot de taalkennis van de kandidaten werden opgemaakt in overeenstemming met de voorschriften van de TSI exploitatie die de vereiste taalniveaus voor de veiligheidstaken vaststellen.

Art. 151. Inzake certificering van begeleiders van reizigerstreinen, bepaalt de Koning :

1° bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, de nadere regels voor de organisatie en de minimuminhoud van de opleiding en de examens, zoals bedoeld in artikel 150, § 1, alsook de nadere regels voor de afgifte van de documenten die bewijskracht hebben met betrekking tot de opleiding die wordt gevolgd en de examens die worden afgelegd door begeleiders van reizigerstreinen;

2° bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, de voorwaarden waaraan de opleiders en *opleidingscentra* die opleidingsdiensten verstrekken aan begeleiders van reizigerstreinen, moeten voldoen om te worden erkend, overeenkomstig artikel 150, § 1, derde lid, alsmede de erkenningsprocedure;

3° de vereisten waaraan het *brevet van 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;

4° de nadere regels voor de afgifte, vernieuwing, herziening, schorsing en intrekking van het *brevet van professionele geschiktheid* bedoeld in artikel 150,

150, § 1, eerste lid;

5° de criteria voor de erkenning van personen of instellingen belast met het medisch onderzoek en de nadere regels met betrekking tot dat medisch onderzoek;

6° de criteria voor de erkenning van personen of instellingen belast met het bedrijfspsychologisch onderzoek en de nadere regels met betrekking tot dat onderzoek.

§ 1, eerste lid;

5° de criteria voor de erkenning van personen of instellingen belast met het medisch onderzoek en de nadere regels met betrekking tot dat medisch onderzoek;

6° de criteria voor de erkenning van personen of instellingen belast met het bedrijfspsychologisch onderzoek en de nadere regels met betrekking tot dat onderzoek.

Art. 151/1. 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. Zij nemen deze processen op in hun veiligheidsbeheerssysteem.

Deze processen:

1° zijn in overeenstemming met het Besluit nr. 2012/757 van de Commissie van 14 november 2012 betreffende de technische specificaties inzake interoperabiliteit van het subsysteem exploitatie en verkeersleiding van het spoorwegsysteem in de Europese Unie en tot wijziging van Beschikking 2007/756/EG en aan andere toepasselijke Europese regels;

2° verzekeren een veiligheidsniveau dat minstens gelijkwaardig is aan het veiligheidsniveau dat verzekerd wordt door de bepalingen die door de Koning op grond van de artikelen 68, § 2, derde lid, en 151 genomen zijn.

De attesten van begeleider van reizigerstreinen bedoeld in artikel 150, § 2, die afgeleverd zijn door de veiligheidsinstantie, vervallen op het ogenblik waarop de spoorwegonderneming de processen, bedoeld in het eerste lid, heeft ingevoerd of uiterlijk op 31 december 2017.

Titel 6. – Interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese unie

Hoofdstuk 4. – Subsystemen

Afdeling 1. – Procedure voor de indienstelling

Art. 168. § 1. Met toepassing van artikel 74, 1°, en onverminderd de bepalingen van hoofdstuk 5, geeft de veiligheidsinstantie toelating tot de indienstelling van de in België ingeplante of uitgebate subsystemen van structurele aard die deel uitmaken van het spoorwegsysteem.

§ 2. De subsystemen van structurele aard mogen enkel in dienst worden gesteld indien zij zodanig zijn

Titel 6. – Interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese unie

Hoofdstuk 4. – Subsystemen

Afdeling 1. – Procedure voor de indienstelling

Art. 168. § 1. Met toepassing van artikel 74, 1°, en onverminderd de bepalingen van hoofdstuk 5, geeft de veiligheidsinstantie toelating tot de indienstelling van de in België ingeplante of uitgebate subsystemen van structurele aard die deel uitmaken van het spoorwegsysteem.

§ 2. De subsystemen van structurele aard mogen enkel in dienst worden gesteld indien zij zodanig zijn

ontworpen, geconstrueerd en geïnstalleerd dat zij voldoen aan de erop van toepassing zijnde essentiële eisen, indien zij in het spoorwegsysteem zijn opgenomen.

§ 3. De veiligheidsinstantie gaat in het bijzonder na :
1° de technische compatibiliteit van deze subsystemen met het systeem waarin ze worden opgenomen;

2° de veilige integratie van deze subsystemen in overeenstemming met de verordening nr. 352/2009 van de Commissie van 24 april 2009 betreffende de vaststelling van een gemeenschappelijke veiligheidsmethode voor risico-evaluatie en -beoordeling als bedoeld in artikel 6, lid 3, onder a), van de Richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad en met artikel 94.

§ 4. Alvorens deze subsystemen in dienst worden gesteld, gaat de veiligheidsinstantie na of zij voldoen aan de van toepassing zijnde TSI's inzake uitbating en onderhoud.

§ 5. De subsystemen van structurele aard zijn onderworpen :

1° aan de " EG "-keuringsprocedure, aan de hand van de van toepassing zijnde TSI's;

2° alsook aan de keuringsprocedure van de veiligheidsvoorschriften, aan de hand van deze veiligheidsvoorschriften.

§ 6. Na de indienststelling van deze subsystemen verloopt de controle :

1° voor de infrastructuur, in het kader van de toekenning van en het toezicht op de veiligheidsvergunningen, overeenkomstig artikel 95;

2° voor de voertuigen, in het kader van de toekenning van en het toezicht op de veiligheidscertificaten, overeenkomstig artikel 99.

§ 7. De beoordelings- en keuringsprocedures zijn deze die zijn omschreven in de desbetreffende structurele en functionele TSI's.

Afdeling 5 . – Indienststelling van subsystemen

Onderafdeling 1. – Algemene principes

Art. 177. De Koning bepaalt de procedure en de nadere regels van indiening van de aanvraag en voor het verkrijgen van de toelating tot indienststelling van de subsystemen, bedoeld in deze afdeling.

ontworpen, geconstrueerd en geïnstalleerd dat zij voldoen aan de erop van toepassing zijnde essentiële eisen, indien zij in het spoorwegsysteem zijn opgenomen.

§ 3. De veiligheidsinstantie gaat in het bijzonder na :
1° de technische compatibiliteit van deze subsystemen met het systeem waarin ze worden opgenomen;

2° de veilige integratie van deze subsystemen in overeenstemming met de verordening nr. 352/2009 van de Commissie van 24 april 2009 betreffende de vaststelling van een gemeenschappelijke veiligheidsmethode voor risico-evaluatie en beoordeling als bedoeld in artikel 6, lid 3, onder a), van de Richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad en met artikel 94.

§ 4. Alvorens deze subsystemen in dienst worden gesteld, gaat de veiligheidsinstantie na of zij voldoen aan de van toepassing zijnde TSI's inzake uitbating en onderhoud.

§ 5. De subsystemen van structurele aard zijn onderworpen :

1° aan de " EG "-keuringsprocedure, aan de hand van de van toepassing zijnde TSI's;

2° alsook aan de keuringsprocedure van de veiligheidsvoorschriften, aan de hand van deze veiligheidsvoorschriften.

§ 6. Na de indienststelling van deze subsystemen verloopt de controle :

1° voor de infrastructuur, in het kader van de toekenning van en het toezicht op de veiligheidsvergunningen, overeenkomstig artikel 95;

2° voor de voertuigen, in het kader van de toekenning van en het toezicht op de veiligheidscertificaten, overeenkomstig artikel 99.

§ 7. De beoordelings- en keuringsprocedures zijn deze die zijn omschreven in de desbetreffende structurele en functionele TSI's.

§ 8. De Koning bepaalt de procedure en de nadere regels van indiening van de aanvraag en voor het verkrijgen van de toelating tot indienststelling van de subsystemen.

Afdeling 5. – Indienststelling van bestaande subsystemen na een vernieuwing of een verbetering

(...)

Art. 177. (...).

Onderafdeling 2. – Indienstelling van bestaande subsystemen na een vernieuwing of een verbetering (...)

Art. 178. § 1. *In geval van vernieuwing of verbetering dient de aanbestedende dienst, de constructeur of hun lasthebber in de Europese Unie een dossier in bij de veiligheidsinstantie waarin het project beschreven wordt.*

§ 2. *Na het dossier te hebben bestudeerd, beslist de veiligheidsinstantie, mede in het licht van de uitvoeringsstrategie in de van toepassing zijnde TSI, of de omvang van de werkzaamheden het rechtvaardigt dat een nieuwe toelating tot indienstelling in de zin van deze Spoorcodex wordt vereist.*

§ 3. *Een nieuwe toelating tot indienstelling is steeds vereist wanneer de voorgenomen werkzaamheden negatieve gevolgen kunnen hebben voor het algemeen veiligheidsniveau van het betrokken subsysteem.*

Als een nieuwe toelating nodig is, beslist de veiligheidsinstantie in welke mate de TSI's op het project moeten worden toegepast.

Wanneer de TSI niet volledig wordt toegepast, stelt de veiligheidsinstantie de Europese Commissie in kennis van de redenen, de technische kenmerken die van toepassing zijn in plaats van de TSI, en de instanties die, wat voormelde kenmerken betreft, belast zijn met de in artikel 174 bedoelde keuringsprocedure.

§ 4. *De veiligheidsinstantie neemt een besluit uiterlijk vier maanden na de indiening van het volledige dossier door de aanbestedende dienst, de constructeur of hun lasthebber in de Europese Unie, in overeenstemming met de in artikel 177 vastgestelde nadere regels.*

Art 179. *De veiligheidsinstantie kan de tussentijdse indienstelling van subsystemen toestaan op grond van tussentijdse keuringsverklaringen die door de aangemelde of aangewezen instantie werden afgegeven, en van tussentijdse verklaringen van*

Art. 178. § 1. *In geval van vernieuwing of verbetering dient de aanbestedende dienst, de constructeur of hun lasthebber in de Europese Unie een conceptdossier in bij de veiligheidsinstantie waarin het project beschreven wordt.*

De Koning bepaalt de procedure en de nadere regels van indiening van het conceptdossier bedoeld in het eerste lid.

§ 2. *Na het dossier te hebben bestudeerd, beslist de veiligheidsinstantie, mede in het licht van de uitvoeringsstrategie vermeld in de van toepassing zijnde TSI, of de omvang van de werkzaamheden het rechtvaardigt dat een toelating tot indienstelling in de zin van deze Spoorcodex wordt vereist.*

Een nieuwe toelating tot indienstelling is steeds vereist wanneer de voorgenomen werkzaamheden negatieve gevolgen kunnen hebben voor het algemeen veiligheidsniveau van het betrokken subsysteem.

§ 3. *De veiligheidsinstantie neemt een beslissing uiterlijk vier maanden na de indiening van het volledige conceptdossier.*

Als zij beslist dat een nieuwe toelating nodig is, vermeldt zij in haar beslissing in welke mate de TSI's op het project moeten worden toegepast.

Als een nieuwe toelating nodig is, dient de aanbestedende dienst, de constructeur of hun lasthebber in de Europese Unie een aanvraag in volgens de nadere regels bepaald door de Koning overeenkomstig artikel 168, § 8.

§ 4. *Wanneer de TSI niet volledig wordt toegepast, stelt de veiligheidsinstantie de Europese Commissie in kennis van de redenen, de technische kenmerken die van toepassing zijn in plaats van de TSI, en de instanties die, wat voormelde kenmerken betreft, belast zijn met de in artikel 174 bedoelde keuringsprocedure.*

Art 179. (...).

conformiteit. De veiligheidsinstantie geeft de tussentijdse toelating tot indienstelling af aan de aanbestedende dienst, de constructeur of hun lasthebber binnen de Europese Unie.

De tussentijdse indienstelling van subsystemen geeft het recht om alle testen te verrichten die noodzakelijk zijn voor de indienstelling van de betrokken subsystemen, in overeenstemming met de in artikel 177 vastgestelde nadere regels.

Hoofdstuk 5. - Voertuigen

Afdeling 1. – Toelating tot indienstelling

Afdeling 2. - Indienstelling van voertuigen conform de TSI's

Onderafdeling 1. - Eerste toelating tot indienstelling

Hoofdstuk 5. - Voertuigen

Afdeling 1. – Toelating tot indienstelling

Art. 180/1. § 1. In geval van vernieuwing of verbetering dient de aanbestedende dienst, de constructeur of hun lasthebber in de Europese Unie een conceptdossier in bij de veiligheidsinstantie waarin het project beschreven wordt volgens de door de Koning te bepalen nadere regels.

De Koning bepaalt de procedure en de nadere regels van indiening van het conceptdossier bedoeld in het eerste lid.

§ 2. Na het dossier te hebben bestudeerd, beslist de veiligheidsinstantie, mede in het licht van de uitvoeringsstrategie vermeld in de van toepassing zijnde TSI, of de omvang van de werkzaamheden het rechtvaardigt dat een nieuwe toelating tot indienstelling in de zin van deze Spoorcodex wordt vereist.

Een nieuwe toelating tot indienstelling is steeds vereist wanneer de voorgenomen werkzaamheden negatieve gevolgen kunnen hebben voor het algemeen veiligheidsniveau van het betrokken voertuig.

§ 3. De veiligheidsinstantie neemt een beslissing uiterlijk vier maanden na de indiening van het volledige conceptdossier.

Als zij beslist dat een nieuwe toelating nodig is, vermeldt zij in haar beslissing in welke mate de TSI's op het project moeten worden toegepast.

Als een nieuwe toelating nodig is, dient de aanbestedende dienst, de constructeur of hun lasthebber in de Europese Unie een aanvraag in volgens de nadere regels bepaald door de Koning overeenkomstig artikel 180, vierde lid.

Afdeling 2. - Indienstelling van voertuigen conform de TSI's

Onderafdeling 1. - Eerste toelating tot indienstelling

Art. 194. De veiligheidsinstantie neemt de beslissing betreffende de aanvullende toelating tot indienststelling ten laatste :

1° twee maanden na de indiening van het in artikel 193, § 2, bedoelde dossier;

2° desgevallend, één maand na het verstrekken van aanvullende informatie zoals bedoeld in artikel 193, § 5;

3° desgevallend, één maand na het verstrekken van de resultaten van de testen die op verzoek van de veiligheidsinstantie werden uitgevoerd overeenkomstig artikel 193, § 6.

Afdeling 3. - Indienststelling van niet-TSI-conforme voertuigen

Onderafdeling 2. - Aanvullende toelatingen tot indienststelling

Art 198. De veiligheidsinstantie neemt de beslissing betreffende de aanvullende toelating tot indienststelling ten laatste :

1° vier maanden na de indiening van het in artikel 197, § 2, bedoelde dossier;

2° desgevallend, twee maanden na het verstrekken van aanvullende informatie of de risicoanalyses bedoeld in artikel 197, § 5;

3° desgevallend, twee maanden na het verstrekken van de resultaten van de testen die op verzoek van de veiligheidsinstantie werden uitgevoerd overeenkomstig artikel 197, § 6.

Hoofdstuk 6. – Aangemelde en aangewezen instanties

Afdeling 1. – Aangemelde instanties

Art. 201. De Koning erkent met het oog op hun aanmelding de instanties die voldoen aan de criteria van bijlage 21 en die belast zijn met de uitvoering van de procedure voor de beoordeling van de conformiteit of de geschiktheid voor gebruik bedoeld in de artikelen 162 tot 165 alsook van de keuringsprocedure bedoeld in artikel 172 onder vermelding van hun respectievelijke bevoegdheidsgebieden.

Art. 202. Om door de Koning te kunnen worden erkend met het oog op hun aanmelding, moeten de betrokken instanties bewijzen dat zij geaccrediteerd zijn overeenkomstig de uitvoeringsbepalingen van de

Art. 194. De veiligheidsinstantie neemt de beslissing betreffende de aanvullende toelating tot indienststelling ten laatste :

1° twee maanden na de indiening van het in artikel 193, §§ 2 en 3, bedoelde dossier;

2° desgevallend, één maand na het verstrekken van aanvullende informatie zoals bedoeld in artikel 193, § 5;

3° desgevallend, één maand na het verstrekken van de resultaten van de testen die op verzoek van de veiligheidsinstantie werden uitgevoerd overeenkomstig artikel 193, § 6.

Afdeling 3. - Indienststelling van niet-TSI-conforme voertuigen

Onderafdeling 2. - Aanvullende toelatingen tot indienststelling

Art 198. De veiligheidsinstantie neemt de beslissing betreffende de aanvullende toelating tot indienststelling ten laatste :

1° vier maanden na de indiening van het in artikel 197, §§ 2 en 3, bedoelde dossier;

2° desgevallend, twee maanden na het verstrekken van aanvullende informatie of de risicoanalyses bedoeld in artikel 197, § 5;

3° desgevallend, twee maanden na het verstrekken van de resultaten van de testen die op verzoek van de veiligheidsinstantie werden uitgevoerd overeenkomstig artikel 197, § 6.

Hoofdstuk 6. – Aangemelde en aangewezen instanties

Afdeling 1. – Aangemelde instanties

Art. 201. De instanties belast met de uitvoering van de procedure voor de beoordeling van de conformiteit of de geschiktheid voor gebruik bedoeld in de artikelen 162 tot 165 alsook van de keuringsprocedure bedoeld in artikel 172, die erkend willen worden als aangemelde instantie, voldoen aan de criteria van bijlage 21.

Art. 202. Om te kunnen worden erkend met het oog op hun aanmelding, moeten de betrokken instanties bewijzen dat zij geaccrediteerd zijn overeenkomstig de bepalingen van de Verordening (EG) Nr. 765/2008

wet van 20 juli 1990 betreffende de accreditatie van instellingen voor de overeenstemmingsbeoordeling.

De Koning bepaalt de nadere regels voor het indienen van een erkenningsdossier en de aanmeldingsaanvraag, de procedure voor de toekenning van de erkenning en de regels inzake controle, schorsing en intrekking van de erkenning.

Art. 203. De Koning bepaalt welke entiteit de Europese Commissie en de andere lidstaten van de Europese Unie in kennis stelt van de instanties die door hem werden erkend, onder vermelding van hun bevoegdheidsgebieden en hun voorafgaandelijk bij de Commissie bekomen identificatienummer.

De entiteit bedoeld in het eerste lid, brengt tevens de Europese Commissie en de andere lidstaten van de Europese Unie onverwijld op de hoogte van de intrekking van de vergunning toegekend aan een instantie die niet langer voldoet aan de in bijlage 21 bedoelde criteria.

Art. 204. Als blijkt dat een instantie die door een andere lidstaat van de Europese Unie werd aangemeld, niet langer voldoet aan de aanmeldingscriteria, stelt het bestuur de Europese Commissie daarvan op de hoogte.

Afdeling 2. - Aangewezen instanties

Art. 205. De Koning wijst de instanties aan, onder vermelding van hun bevoegdheidsgebieden, die met de uitvoering van de keuringsprocedure van conformiteit met de veiligheidsvoorschriften zijn belast, bij afwezigheid van TSI's, wanneer de TSI's niet op het volledige net van toepassing zijn, wanneer een afwijking werd aangemeld of wanneer in een specifiek geval de toepassing van de nationale voorschriften overeenkomstig artikel 174 noodzakelijk is.

Art. 206. De Koning bepaalt de criteria voor de

van het Europees parlement en de Raad van 9 juli 2008 tot vaststelling van de eisen inzake accreditatie en markttoezicht betreffende het verhandelen van producten en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 339/93.

De erkenning vermeldt hun respectievelijke bevoegdheidsgebieden.

De Koning bepaalt de nadere regels voor het indienen van een erkenningsdossier, de procedure voor de toekenning van de erkenning en de regels inzake controle, schorsing en intrekking van de erkenning.

Art. 203. De Koning bepaalt welke entiteit de Europese Commissie en de andere lidstaten van de Europese Unie in kennis stelt van de instanties die werden erkend, onder vermelding van hun bevoegdheidsgebieden en hun voorafgaandelijk bij de Commissie bekomen identificatienummer.

De entiteit bedoeld in het eerste lid, brengt tevens de Europese Commissie en de andere lidstaten van de Europese Unie onverwijld op de hoogte van de intrekking van de vergunning toegekend aan een instantie die niet langer voldoet aan de in bijlage 21 bedoelde criteria.

Art. 204. Als blijkt dat een instantie die door een andere lidstaat van de Europese Unie werd aangemeld, niet langer voldoet aan de criteria van bijlage 21, stelt het bestuur de Europese Commissie daarvan op de hoogte.

Afdeling 2. - Aangewezen instanties

Art. 205. De instanties, die met de uitvoering van de keuringsprocedure van conformiteit met de veiligheidsvoorschriften zijn belast, bij afwezigheid van TSI's, wanneer de TSI's niet op het volledige netwerk van toepassing zijn, wanneer een afwijking werd aangemeld of wanneer in een specifiek geval de toepassing van de nationale voorschriften overeenkomstig artikel 174 noodzakelijk is, worden aangewezen volgens de criteria bepaald door de Koning.

De Koning bepaalt ook de nadere regels voor het indienen van de aanwijzingsaanvraag, de procedure voor de toekenning en de regels inzake controle, schorsing en intrekking van de aanwijzing.

De aanwijzing vermeldt hun respectievelijke bevoegdheidsgebieden.

Art. 206. (...)

aanwijzing, de nadere regels voor het indienen van de aanwijzingsaanvraag van de in artikel 205 bedoelde instanties, de procedure voor de toekenning ervan en de regels inzake controle, schorsing en intrekking van de aanwijzing.

Hoofdstuk 7. - Voertuigen- en infrastructuurregisters

Afdeling 2.- Nationaal voertuigenregister

Art. 210. § 1. Er wordt een nationaal voertuigenregister van in België toegelaten voertuigen opgesteld.

§ 2. Het register wordt bijgewerkt door de veiligheidsinstantie. Ze neemt in het register, met betrekking tot de gegevens die het Belgische net betreffen, de aanpassingen over die door een andere lidstaat van de Europese Unie werden aangebracht.

Zolang de nationale voertuigenregisters van de lidstaten niet met elkaar zijn verbonden, werkt de veiligheidsinstantie het register bij door met betrekking tot de hem betreffende gegevens de aanpassingen over te nemen die een andere lidstaat in zijn eigen register heeft aangebracht.

§ 3. Het register is toegankelijk voor de veiligheidsinstanties van de andere lidstaten van de Europese Unie, het onderzoeksorgaan, het toezichthoudende orgaan, het Bureau, de spoorwegondernemingen, de spoorweginfrastructuurbeheerder, alsook voor de personen en instanties die belast zijn met het registreren van voertuigen of die in het register zijn opgenomen.

Wanneer de veiligheidsinstantie optreedt krachtens de bepalingen van dit artikel, dan leeft zij de bepalingen van de wet van 8 december 1992 tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer ten opzichte van de verwerking van persoonsgegevens na.

§ 4. Het register is in overeenstemming met de door het Bureau opgestelde gemeenschappelijke specificaties en bevat ten minste de volgende gegevens :

- 1° het EVN;
- 2° de referenties van de " EG "-keuringsverklaring

Hoofdstuk 7. - Voertuigen- en infrastructuurregisters

Afdeling 2.- Nationaal voertuigenregister

Art. 210. § 1. Er wordt een nationaal voertuigenregister van in België toegelaten voertuigen opgesteld.

§ 2. Het register wordt bijgewerkt door de veiligheidsinstantie. Ze neemt in het register, met betrekking tot de gegevens die het Belgische net betreffen, de aanpassingen over die door een andere lidstaat van de Europese Unie werden aangebracht.

Zolang de nationale voertuigenregisters van de lidstaten niet met elkaar zijn verbonden, werkt de veiligheidsinstantie het register bij door met betrekking tot de hem betreffende gegevens de aanpassingen over te nemen die een andere lidstaat in zijn eigen register heeft aangebracht.

§ 3. Het register is toegankelijk voor de veiligheidsinstanties van de andere lidstaten van de Europese Unie, het onderzoeksorgaan, het toezichthoudende orgaan, het Bureau, de spoorwegondernemingen, de spoorweginfrastructuurbeheerder, alsook voor de personen en instanties die belast zijn met het registreren van voertuigen of die in het register zijn opgenomen *overeenkomstig de toegangsrechten bedoeld in punt 3.3. van de bijlage van de beschikking 2007/756/EG van de Commissie van 9 november 2007 tot vaststelling van de gemeenschappelijke specificatie van het nationaal voertuigregister als bedoeld in de artikelen 14, leden 4 en 5, van de Richtlijnen 96/48/EG en 2001/16/EG.*

Wanneer de veiligheidsinstantie optreedt krachtens de bepalingen van dit artikel, dan leeft zij de bepalingen van de wet van 8 december 1992 tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer ten opzichte van de verwerking van persoonsgegevens na.

§ 4. Het register is in overeenstemming met de door de Europese Commissie opgestelde gemeenschappelijke specificaties en bevat ten minste de volgende gegevens :

- 1° het EVN;
- 2° de referenties van de " EG "-keuringsverklaring

en van de entiteit die deze verklaring heeft afgegeven;

3° de referenties van het Europees register van toegelaten voertuigtypes zoals bedoeld in artikel 34 van de Richtlijn 2008/57/EG;

4° de gegevens van de eigenaar en de houder van het voertuig;

5° de eventuele beperkingen betreffende het gebruik van het voertuig;

6° de met het onderhoud belaste entiteit.

§ 5. *De registratiehouder brengt elke eventuele wijziging met betrekking tot de gegevens die in het nationaal voertuigenregister zijn ingevoerd, de vernietiging van een voertuig of zijn beslissing een voertuig niet langer te registreren, onmiddellijk ter kennis van de veiligheidsinstantie van de lidstaat waar het voertuig voor het eerst een toelating heeft gekregen.*

§ 6. In het geval van voertuigen die voor het eerst in een derde land in dienst zijn gesteld en waarvoor een lidstaat een toelating voor indienststelling op zijn grondgebied heeft afgegeven, zorgt die lidstaat ervoor dat de in § 4, 4° tot 6°, bedoelde gegevens via het nationaal voertuigenregister kunnen worden opgevraagd. De in § 4, 6° bedoelde gegevens kunnen worden vervangen door relevante veiligheidsgegevens met betrekking tot het onderhoudsschema.

Afdeling 3. - Infrastructuurregister

Art. 211. *De veiligheidsinstantie ziet erop toe dat de spoorweginfrastructuurbeheerder een infrastructuurregister publiceert en bijwerkt met inachtneming van de in artikel 212 bedoelde gemeenschappelijke specificaties.*

en van de entiteit die deze verklaring heeft afgegeven;

3° de referenties van het Europees register van toegelaten voertuigtypes zoals bedoeld in artikel 34 van de Richtlijn 2008/57/EG;

4° de gegevens van de eigenaar en de houder van het voertuig;

5° de eventuele beperkingen betreffende het gebruik van het voertuig;

6° de met het onderhoud belaste entiteit.

§ 5. *De registratiehouder informeert onmiddellijk de veiligheidsinstantie, door middel van de formulieren die ter beschikking gesteld worden op haar internetsite van elke eventuele wijziging met betrekking tot de gegevens die in het nationaal voertuigenregister zijn ingevoerd, de vernietiging van een voertuig of zijn vraag tot verwijdering van de registratie van een voertuig uit het register.*

Bij gebrek aan informatie of indien gegevens onvolledig zijn of ontbreken, schorst de veiligheidsinstantie de registratie.

Zij stelt de registratiehouder hiervan in kennis en nodigt deze uit de situatie te regulariseren.

Bij gebrek aan regularisatie binnen de zes maanden na de datum van kennisgeving verwijderd de veiligheidsinstantie definitief de registratie.

Een voertuig waarvan de registratie is geschorst of afgeschaft, mag niet worden ingezet op het spoorwagennet.

Om opnieuw te mogen rijden moet een voertuig, waarvan de registratie verwijderd werd, het onderwerp uitmaken van een nieuwe aanvraag tot toelating overeenkomstig titel 6 hoofdstuk 5.

§ 6. In het geval van voertuigen die voor het eerst in een derde land in dienst zijn gesteld en waarvoor de veiligheidsinstantie een toelating voor indienststelling op zijn grondgebied heeft afgegeven, zorgt die lidstaat ervoor dat de in § 4, 4° tot 6°, bedoelde gegevens via het nationaal voertuigenregister kunnen worden opgevraagd. De in § 4, 6° bedoelde gegevens kunnen worden vervangen door relevante veiligheidsgegevens met betrekking tot het onderhoudsschema.

Afdeling 3. - Infrastructuurregister

Art. 211. *De infrastructuurbeheerder publiceert een infrastructuurregister en houdt dit bij in overeenstemming met de gemeenschappelijke bepalingen bedoeld in artikel 212.*

De veiligheidsinstantie controleert dat het register gepubliceerd en bijgehouden wordt.

Titel 7. – Controle en inspectie van de spoorwegen**Hoofdstuk 1. – Controle en inspectie van de spoorwegen**

Art. 213. § 1. De Koning wijst de personeelsleden van het Bestuur en de veiligheidsinstantie aan die belast zijn met het toezicht op de naleving van deze Spoorcodex en zijn uitvoeringsbesluiten.

Zij kunnen :

1° zich op elk moment, en zonder voorafgaande verwittiging, vrije toegang verschaffen tot al het rollend materieel of materieel bestemd om te rijden op de infrastructuur;

2° alle vaststellingen doen, informatie inzamelen, verklaringen opnemen, zich documenten, stukken, boeken en voorwerpen doen vertonen en deze in beslag nemen welke nodig zijn bij het toezicht of nodig zijn om aan de inbreuk een einde te maken.

Zij maken van hun toezichtrechten alleen gebruik voor zover dat redelijkerwijs nuttig wordt geacht voor de vervulling van hun toezichtopdrachten.

Zij kunnen voor de uitvoering van hun opdrachten een beroep doen op de openbare macht.

§ 2. Ze hebben het recht op toegang :

1° in de woning van de ondernemingsleiders, bestuurders, zaakvoerders, directeurs en andere personeelsleden van de betrokken onderneming alsook in de woning en de lokalen die gebruikt worden voor professionele doeleinden van natuurlijke en rechtspersonen, intern of extern, belast met het commercieel, boekhoudkundig, administratief, fiscaal en financieel beheer van die onderneming;

2° in de hoofd- of de exploitatiezetel van de betrokken onderneming.

Toegang tot de in het eerste lid bedoelde plaatsen kan slechts onder de volgende voorwaarden :

1° ze hebben de voorafgaande en schriftelijke toestemming gekregen van de bewoner;

2° ze werden ertoe voorafgaandelijk en schriftelijk gemachtigd door de onderzoeksrechter. In dat geval kunnen ze de woning en de bewoonde lokalen slechts betreden tussen 8 en 18 uur.

§ 3. De in § 1 bedoelde personeelsleden zijn onderworpen aan het beroepsgeheim wat betreft de verkregen informatie bij de uitoefening van hun toezichtopdrachten.

Titel 7. – Controle en inspectie van de spoorwegen**Hoofdstuk 1. – Controle en inspectie van de spoorwegen**

Art. 213. § 1. De Koning wijst de personeelsleden van het Bestuur en de veiligheidsinstantie aan die belast zijn met het toezicht op de naleving van deze Spoorcodex en zijn uitvoeringsbesluiten.

Zij kunnen :

1° zich op elk moment, en zonder voorafgaande verwittiging, vrije toegang verschaffen tot al het rollend materieel of materieel bestemd om te rijden op de infrastructuur;

2° alle vaststellingen doen, informatie inzamelen, verklaringen opnemen, zich documenten, stukken, boeken en voorwerpen doen vertonen en deze in beslag nemen welke nodig zijn bij het toezicht of nodig zijn om aan de inbreuk een einde te maken.

Zij maken van hun toezichtrechten alleen gebruik voor zover dat redelijkerwijs nuttig wordt geacht voor de vervulling van hun toezichtopdrachten.

Zij kunnen voor de uitvoering van hun opdrachten een beroep doen op de openbare macht.

§ 2. Ze hebben het recht op toegang :

1° in de woning van de ondernemingsleiders, bestuurders, zaakvoerders, directeurs en andere personeelsleden van de betrokken onderneming alsook in de woning en de lokalen die gebruikt worden voor professionele doeleinden van natuurlijke en rechtspersonen, intern of extern, belast met het commercieel, boekhoudkundig, administratief, fiscaal en financieel beheer van die onderneming;

2° in de hoofd- of de exploitatiezetel van de betrokken onderneming.

Toegang tot de in het eerste lid bedoelde plaatsen kan slechts onder de volgende voorwaarden :

1° ze hebben de voorafgaande en schriftelijke toestemming gekregen van de bewoner;

2° ze werden ertoe voorafgaandelijk en schriftelijk gemachtigd door de onderzoeksrechter. In dat geval kunnen ze de woning en de bewoonde lokalen slechts betreden tussen 8 en 18 uur.

§ 3. De in § 1 bedoelde personeelsleden zijn onderworpen aan het beroepsgeheim wat betreft de verkregen informatie bij de uitoefening van hun toezichtopdrachten.

§ 4. De in § 1 bedoelde personeelsleden vertonen bij de uitoefening van hun opdrachten hun legitimatiekaart waarvan de Koning het model bepaalt.

Hoofdstuk 2.- Bestuurlijke boetes

Art. 214. De volgende inbreuken van deze Spoorcodex worden bestraft met een bestuurlijke boete :

1° de inbreuk op artikel 68, § 3, wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 2.000 tot 4.000 euro;

2° de inbreuk op artikel 68, § 4, wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 2.000 tot 4.000 euro;

3° de inbreuk op artikel 70 wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 1.000 tot 2.000 euro;

4° de inbreuk op artikel 71 wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 2.000 tot 4.000 euro;

5° het niet nakomen door de spoorwegonderneming of de spoorweginfrastructuurbeheerder van de in artikel 75 bedoelde maatregelen wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 4.000 tot 8.000 euro;

6° het niet bieden van de in artikel 77, vierde lid, bedoelde technische bijstand wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 1.000 tot 2.000 euro;

7° de inbreuk op artikel 89 wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 4.000 tot 8.000 euro;

8° de inbreuk op artikel 90 wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 4.000 tot 8.000 euro;

9° de inbreuk op artikel 91, eerste zin, wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 4.000 tot 8.000 euro;

10° de inbreuk op artikel 91, tweede zin, wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 4.000 tot 8.000 euro;

11° het niet tijdig indienen van het in artikel 92 bedoelde verslag wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 500 tot 1.000 euro;

12° het niet indienen van het in artikel 92 bedoelde verslag wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 2.000 tot 4.000 euro;

13° het onvolledig indienen van het in artikel 92 bedoelde verslag wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 2.000 tot 4.000 euro;

14° het niet nakomen van de in artikel 93 vermelde verplichtingen, wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 1.000 tot 2.000 euro;

15° het niet onverwijld in kennis stellen van de in artikel 96 bedoelde ingrijpende wijzigingen, wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 1.000 tot 2.000 euro;

16° de inbreuk op artikel 102, tweede lid, wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 1.000 tot 2.000 euro;

17° het niet nakomen van de in artikel 141 bedoelde

Hoofdstuk 2.- Bestuurlijke boetes

Afdeling 1. - Principes

Art. 214. § 1. De inbreuken bedoeld in dit hoofdstuk kunnen met een bestuurlijke boete worden bestraft.

De inbreuken kunnen uit onachtzaamheid of gebrek aan voorzorg worden begaan.

§ 2. Er zijn inbreuken van drie graden:

1° De inbreuken van de eerste graad betreffen de feiten en gedragingen die geen impact hebben op de veiligheid van personen en die de werking van de veiligheidsinstantie of het onderzoeksorgaan niet ernstig belemmeren;

2° De inbreuken van de tweede graad betreffen de feiten en gedragingen, die een directe of indirecte impact hebben op de veiligheid van personen, of die de werking van de veiligheidsinstantie of het onderzoeksorgaan ernstig belemmeren;

3° De inbreuken van de derde graad betreffen de feiten en gedragingen die van dien aard zijn dat ze een ongeval of een ernstig ongeval kunnen veroorzaken.

De in het eerste lid, 1°, vermelde inbreuken kunnen met een bestuurlijke boete van 100 tot 1.000 euro worden bestraft.

De in het eerste lid, 2°, vermelde inbreuken kunnen met een bestuurlijke boete van 500 tot 2.000 euro worden bestraft.

De in het eerste lid, 3°, vermelde inbreuken kunnen met een bestuurlijke boete van 1.000 tot 8.000 euro worden bestraft.

verplichtingen aangaande de geldigheid van de vergunning van de treinbestuurder wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 2.000 tot 4.000 euro;

18° de inbreuk op artikel 130, eerste lid, wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 500 tot 1.000 euro per treinbestuurder;

19° tenzij wettelijke of reglementaire uitzonderingen het voorzien, wordt het niet nakomen van de in artikel 141 bedoelde verplichtingen aangaande de bevoegdheidsbewijzen van de treinbestuurders, zowel op het gebied van de infrastructuur, het materieel als de taalkennis, bestraft met een bestuurlijke boete van 2.000 tot 4.000 euro;

20° de inbreuk op artikel 135 wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 500 tot 1.000 euro;

21° de inbreuk op artikel 136, derde lid, wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 500 tot 1.000 euro;

22° de inbreuk op artikel 137 wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 1.000 tot 2.000 euro;

23° de inbreuk op artikel 139 wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 2.000 tot 4.000 euro;

24° de inbreuk op artikel 140 wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 1.000 tot 2.000 euro;

25° de inbreuk op artikel 146, derde lid, wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 4.000 tot 8.000 euro;

26° het niet verifiëren dat de begeleider over een in artikel 150, § 1, eerste lid, bedoeld attest beschikt alvorens hem toe te staan om de in hetzelfde artikel bedoelde cruciale taken te verrichten, wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 2.000 tot 4.000 euro;

27° het door de houder, in overtreding van artikel 105, niet laten inschrijven van een voertuig in het NVR, met de naam van de met het onderhoud belaste entiteit, wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 1.000 tot 2.000 euro;

28° het niet of niet tijdig meedelen aan de veiligheidsinstantie van de noodzakelijke aanpassingen aan het in artikel 105 bedoelde NVR, wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 1.000 tot 2.000 euro;

29° het niet respecteren door de met het onderhoud belaste entiteit van de in de artikelen 106 tot 109 voorgeschreven regels betreffende de certificering, wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 4.000 tot 8.000 euro;

30° alle belemmeringen bij de uitoefening van de in artikel 113 vermelde bevoegdheden van het onderzoeksorgaan, worden bestraft met een bestuurlijke boete van 4.000 tot 8.000 euro;

31° het niet binnen de toegestane tijd antwoorden

op een auditrapport, inspectieverslag of toezichtsverslag met betrekking tot de in artikel 68 bedoelde veiligheidsvoorschriften of de veiligheidsvoorschriften betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen per spoor, of met betrekking tot een veiligheidsvergunning of een veiligheidscertificaat wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 500 tot 1.000 euro;

32° het niet binnen de toegestane tijd invoeren van maatregelen tot verbetering, naar aanleiding van een auditrapport, een inspectieverslag of een toezichtverslag met betrekking tot de in artikel 68 bedoelde veiligheidsvoorschriften of de veiligheidsvoorschriften betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen per spoor, of met betrekking tot een veiligheidsvergunning of een veiligheidscertificaat wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 2.000 tot 4.000 euro;

33° het meer dan twee keer per jaar overschrijden van ofwel de waarden " onmiddellijke tussenkomst " van de veiligheidstoleranties van het spoor, overeenkomstig de basisparameters veiligheid in de TSI Infrastructuur, ofwel de veiligheidsprocedures omschreven in de TSI Besturing en Seingeving niet eerbiedigen, wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 2.000 tot 4.000 euro;

34° het niet of niet tijdig betalen van de in de artikelen 79, 80, 82, 85, 86 en 87 bedoelde retributies wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 20 tot 500 euro;

35° de spoorwegonderneming, de spoorweginfrastructuurbeheerder en de houder, die door het stellen van een handeling, of het niet stellen van een handeling, een situatie doen ontstaan die van dien aard is dat een ongeval veroorzaakt kan worden, worden bestraft met een bestuurlijke boete van 500 tot 6.000 euro;

36° de spoorwegonderneming, de spoorweginfrastructuurbeheerder en de houder, die door het stellen van een handeling, of het niet stellen van een handeling, een situatie doen ontstaan die van dien aard is dat een ernstig ongeval veroorzaakt kan worden, worden bestraft met een bestuurlijke boete van 3.000 tot 12.000 euro;

37° de indienststelling van een voertuig voordat het overeenkomstig artikel 180 is toegelaten, wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 4.000 tot 8.000 euro;

38° het niet naleven van de beslissing bedoeld in artikel 70, § 6, van deze Spoorcodex wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 2.000 tot 4.000 euro.

De in het vorige lid vermelde inbreuken kunnen ook

uit onachtzaamheid of gebrek aan voorzorg worden begaan.

Art. 215. § 1. De Koning bepaalt bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad de inbreuken van de ter uitvoering van deze Spoorcodex genomen besluiten die met een bestuurlijke boete worden bestraft.

Er zijn inbreuken van drie graden. De inbreuken kunnen ook uit onachtzaamheid of gebrek aan voorzorg worden begaan.

§ 2. De inbreuken van de eerste graad betreffen de feiten en gedragingen die geen impact hebben op de veiligheid van personen en die de werking van de veiligheidsinstantie of het onderzoeksorgaan niet ernstig belemmeren.

De in het eerste lid vermelde inbreuken worden bestraft met een bestuurlijke boete van 50 tot 1.000 euro.

§ 3. De inbreuken van de tweede graad betreffen de feiten en gedragingen, die een directe of indirecte impact hebben op de veiligheid van personen, of die de werking van de veiligheidsinstantie of het onderzoeksorgaan ernstig belemmeren.

De in het eerste lid vermelde inbreuken worden bestraft met een bestuurlijke boete van 100 tot 2.000 euro.

§ 4. De inbreuken van de derde graad betreffen de feiten en gedragingen die van dien aard zijn dat ze een ongeval of een ernstig ongeval kunnen veroorzaken.

De in het eerste lid vermelde inbreuken worden bestraft met een bestuurlijke boete van 400 tot 8.000 euro.

§ 5. De Koning kan, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad en binnen de in §§ 2 tot 4 voorziene minimum- en maximumbedragen, een minimum- en maximumbedrag of minimum- en maximumbedragen bepalen voor een met een bestuurlijke boete strafbare gedraging.

Bij het bepalen van de graad en de strafmaat houdt de Koning rekening met de ernst van de strafbare feiten en de evenredigheid ervan met de bestuurlijke boete.

Art. 216. § 1. In geval van verzachtende omstandigheden, kan de bestuurlijke boete verminderd worden zonder lager te zijn dan :

- 1° 50 euro voor de inbreuken van de eerste graad;
- 2° 100 euro voor de inbreuken van de tweede graad
- 3° 200 euro voor de inbreuken van de derde graad;
- 4° de helft van het minimale bedrag van de in artikel

Art. 215. § 1. In geval van verzachtende omstandigheden, kan de bestuurlijke boete verminderd worden zonder lager te zijn dan:

- 1° 50 euro voor de inbreuken van de eerste graad;
- 2° 250 euro voor de inbreuken van de tweede graad;
- 3° 500 euro voor de inbreuken van de derde graad.

§ 2. Bij samenloop van verscheidene inbreuken worden alle bestuurlijke boetes gecumuleerd, zonder dat ze evenwel het dubbele van het maximum van de zwaarste bestuurlijke boete te boven mogen gaan.

§ 3. De maximumbedragen van de boetes worden verdubbeld indien de overtreder een bestuurlijke boete bedoeld door of krachtens dit hoofdstuk wordt opgelegd in de twee jaar:

- 1° nadat een beslissing tot het opleggen van een bestuurlijke boete definitief is geworden; of
- 2° nadat het arrest inzake het beroep tegen een beslissing tot het opleggen van een bestuurlijke boete in kracht van gewijsde is gegaan.

§ 4. De opdecimes bedoeld in artikel 1, eerste lid, van de wet van 5 maart 1952 betreffende de opdecimes op de strafrechtelijke geldboeten, zijn eveneens van toepassing op de bestuurlijke boetes bedoeld in dit hoofdstuk.

§ 5. De veiligheidsinstantie en het onderzoeksorgaan kunnen in hun beslissing tot het opleggen van een bestuurlijke boete bepalen dat indien de overtreder binnen een termijn van een jaar geen inbreuk meer begaat, de bestuurlijke boete vervalt.

Art. 216. De overtreder betaalt de bestuurlijke boete binnen de maand nadat de beslissing tot het opleggen van een bestuurlijke boete definitief is geworden of het arrest inzake het beroep tegen deze beslissing in kracht van gewijsde is gegaan.

De bestuurlijke boete komt toe aan de Schatkist.

De overtreder stort het bedrag aan de Administratie

214 vermelde bedragen.

§ 2. Bij samenloop van verscheidene inbreuken bedoeld in de artikelen 214 en 215 worden alle bestuurlijke boetes gecumuleerd, zonder dat ze evenwel het dubbele van het maximum van de zwaarste bestuurlijke boete te boven mogen gaan.

§ 3. De veiligheidsinstantie en het onderzoeksorgaan kunnen in hun beslissing tot het opleggen van een bestuurlijke boete bepalen dat indien de overtreder binnen een termijn van een jaar geen inbreuk meer begaat, de bestuurlijke boete vervalt.

§ 4. De §§ 1 tot 3 zijn volledig van toepassing op het in artikel 221/3 bedoelde beroep.

§ 5. Indien de overtreder een bestuurlijke boete bedoeld in de artikelen 214 en 215 wordt opgelegd, een jaar nadat een beslissing van de veiligheidsinstantie of het onderzoeksorgaan tot het opleggen van een bestuurlijke boete definitief is geworden of een jaar nadat het arrest inzake het beroep tegen deze beslissing in kracht van gewijsde is gegaan, worden de minimumbedragen bedoeld in § 1, in artikel 214 en in artikel 215, §§ 2 tot 4, verdubbeld.

§ 6. Er kan geen bestuurlijke boete worden opgelegd indien :

1° door de strafrechter voor het feit in kwestie al eerder een straf werd opgelegd;

2° het feit in kwestie eerder al geleid heeft tot een vrijspraak, een eenvoudige schuldigverklaring zonder straf, een opschorting van de uitspraak van de veroordeling of een minnelijke schikking bedoeld in artikel 216bis van het Wetboek van Strafvordering.

§ 7. Indien de vermoedelijke overtreder strafrechtelijk vervolgd wordt voor feiten die onlosmakelijk samenhangen met het feit waarvoor de veiligheidsinstantie een bestuurlijke boete wil opleggen, worden de in deze titel vermelde termijnen opgeschort tot de strafrechter uitspraak heeft gedaan.

§ 8. De opdecimes bedoeld in artikel 1, eerste lid, van de wet van 5 maart 1952 betreffende de opdecimes op de strafrechtelijke geldboeten, zijn eveneens van toepassing op de bestuurlijke boetes bedoeld in de artikelen 214 en 215.

De veiligheidsinstantie en het onderzoeksorgaan maken in hun beslissing melding van de vermenigvuldiging ingevolge de voormelde wet van 5 maart 1952 en vermeldt het getal dat het gevolg is van deze verhoging.

§ 9. De overtreder betaalt de bestuurlijke boete binnen de maand nadat de beslissing tot het opleggen van een bestuurlijke boete definitief is geworden of

van het kadaster, registratie en domeinen.

Indien de overtreder de bestuurlijke boete te laat betaalt, wordt het bedrag van rechtswege verhoogd met de wettelijke rentevoet, met een minimum van vijf procent van het bedrag van de bestuurlijke boete.

Het recht tot invordering van de bestuurlijke boete verjaart twee jaar na de laatste dag waarop de overtreder diende te betalen.

Deze termijn wordt geschorst in het geval bedoeld in artikel 215, § 5.

het arrest inzake het beroep tegen deze beslissing in kracht van gewijsde is gegaan.

De bestuurlijke boete komt toe aan de Schatkist.

De overtreder stort het bedrag aan de Administratie van het kadaster, registratie en domeinen.

De aangestelde van de Administratie van het kadaster, registratie en domeinen, geeft de veiligheidsinstantie kennis van de verrichte betaling.

Indien de overtreder de bestuurlijke boete te laat betaalt, wordt het bedrag van rechtswege verhoogd met de wettelijke rentevoet, met een minimum van vijf procent van het bedrag van de bestuurlijke boete.

De bevoegdheid tot invordering van de bestuurlijke boete verjaart twee jaar na de laatste dag waarop de overtreder diende te betalen. Deze termijn wordt geschorst in het geval bedoeld in § 3 van dit artikel.

Afdeling 2.- Inbreuken

Art. 216/1. § 1. *Inbreuken van de eerste graad zijn:*

1° het niet tijdig indienen van het verslag bedoeld in artikel 92;

2° het feit dat de spoorwegonderneming of de spoorweginfrastructuurbeheerder verzuimt de 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 veiligheidsbeheersysteem verschaft, overeenkomstig artikel 135, zevende lid, en de Verordening (EU) nr. 1158/2010 van de Commissie van 9 december 2010 betreffende een gemeenschappelijke veiligheidsmethode ter beoordeling van de conformiteit met de vereisten voor de verkrijging van veiligheidscertificaten voor spoorwegen;

4° het niet binnen de toegestane tijd antwoorden op een auditrapport, inspectieverslag of toezichtsverslag met betrekking tot de in artikel 68 bedoelde veiligheidsvoorschriften of de veiligheidsvoorschriften betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen per spoor, of met betrekking tot een veiligheidsvergunning of een veiligheidscertificaat;

5° het niet betalen van de retributies bedoeld in titel 4, hoofdstuk 2, afdeling 4, en hoofdstuk 6, afdeling 2/1;

6° het niet publiceren of bijwerken van het infrastructuurregister bedoeld in artikel 211;

7° het niet uitvoeren van de onafhankelijke evaluatie zoals bedoeld in artikel 220, § 1, eerste en tweede lid, of het niet op de hoogte brengen van de veiligheidsinstantie van de resultaten overeenkomstig

artikel 220, § 2.

§ 2. Onverminderd artikel 214, § 2, tweede lid:

1° worden de inbreuken bedoeld in paragraaf 1, 1° tot 4°, bestraft met een bestuurlijke boete van 500 tot 1.000 euro;

2° worden de inbreuken bedoeld in paragraaf 1, 5° tot 7°, bestraft met een bestuurlijke boete van 100 tot 500 euro;

3° wordt de boete bedoeld in paragraaf 1, 2° toegepast per betrokken treinbestuurder.

Art. 216/2. § 1. Inbreuken van de tweede graad zijn:

1° het niet meedelen door de spoorweginfrastructuurbeheerder aan de veiligheidsinstantie dat hij urgentiemaatregelen die kunnen afwijken van de veiligheidsvoorschriften, neemt, overeenkomstig artikel 70, § 1;

2° het niet meedelen door de spoorweginfrastructuurbeheerder aan alle spoorwegondernemingen die op het netwerk rijden, van de genomen urgentiemaatregelen, overeenkomstig artikel 70, § 1;

3° het niet bieden van de in artikel 77, vierde lid, bedoelde technische bijstand;

4° het niet nakomen van de in artikel 93 vermelde verplichtingen;

5° het niet nakomen van de in artikel 94/1 vermelde verplichtingen;

6° het niet onverwijld in kennis stellen door de spoorweginfrastructuurbeheerder van de informatie bedoeld in artikel 96, eerste lid;

7° het niet onverwijld in kennis stellen door de houder van een veiligheidscertificaat van de informatie bedoeld in artikel 102, tweede lid;

8° het niet bijhouden door de spoorwegonderneming of de spoorweginfrastructuurbeheerder van een register van de bevoegdheidsbewijzen, overeenkomstig artikel 140, § 1, 1°;

9° het niet samenwerken van de spoorwegonderneming of de spoorweginfrastructuurbeheerder met de veiligheidsinstantie, overeenkomstig artikel 140, § 1, 2°;

10° het niet naleven door de houder van de verplichting om een met het onderhoud belaste entiteit aan elk voertuig toe te wijzen en die entiteit in het NVR in te schrijven of aan te passen, overeenkomstig artikel 105;

11° het niet of niet tijdig meedelen door de registratiehouder aan de veiligheidsinstantie van de informatie bedoeld in artikel 210, § 5.

§ 2. Onverminderd artikel 214, § 2, derde lid, worden

de inbreuken bedoeld in paragraaf 1 bestraft met een bestuurlijke boete van 1.000 tot 2.000 euro.

Art. 216/3. § 1. *Inbreuken van de derde graad zijn:*

1° het niet vaststellen door de spoorweginfrastructuurbeheerder van de veiligheidsvoorschriften betreffende de exploitatie van de spoorweginfrastructuur overeenkomstig artikel 68, § 3;

2° het niet vaststellen door de spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen, elk wat hen betreft, van hun interne veiligheidsvoorschriften in het kader van hun veiligheidsbeheersysteem overeenkomstig artikel 68, § 4;

3° het niet vaststellen en het niet bijhouden door de spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen van hun veiligheidsbeheersysteem met eerbiediging van de gemeenschappelijke veiligheidsdoelen, de veiligheidsvoorschriften bedoeld in artikel 68, de in de TSI vastgelegde veiligheidseisen en de relevante elementen van de gemeenschappelijke veiligheidsmethoden overeenkomstig artikel 89;

4° het niet indienen van het verslag bedoeld in artikel 92 of het onvolledig indienen van dit verslag;

5° het niet nakomen van de in artikel 141 bedoelde verplichtingen aangaande de geldigheid van de vergunning van de treinbestuurder en van de bevoegdheidsbewijzen van de treinbestuurders bedoeld in artikel 141, § 1;

6° het niet intrekken of schorsen van de vergunning van de treinbestuurder door de spoorweginfrastructuurbeheerder of door de spoorwegonderneming in de gevallen bedoeld in artikel 139;

7° het niet verifiëren dat de begeleider over een in artikel 150, § 1, eerste lid, bedoeld attest beschikt alvorens hem toe te staan om de in hetzelfde artikel bedoelde cruciale taken te verrichten;

8° het niet binnen de toegestane tijd invoeren van maatregelen tot verbetering, naar aanleiding van een auditrapport, een inspectieverslag of een toezichtverslag met betrekking tot de in artikel 68 bedoelde veiligheidsvoorschriften of de veiligheidsvoorschriften betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen per spoor, of met betrekking tot een veiligheidsvergunning of een veiligheidscertificaat;

9° het meer dan twee keer per jaar overschrijden van ofwel de waarden "onmiddellijke tussenkomst" van de veiligheidstoleranties van het spoor, overeenkomstig de basisparameters veiligheid in de TSI Infrastructuur,

ofwel de veiligheidsprocedures omschreven in de TSI Besturing en Seingeving niet eerbiedigen;

10° het door een spoorweginfrastructuurgebruiker stellen of niet stellen van een handeling, die een situatie doet ontstaan die van dien aard is dat een ongeval veroorzaakt kan worden;

11° het niet nakomen door de spoorwegonderneming of de spoorweginfrastructuurbeheerder van de maatregelen bedoeld in artikel 75;

12° het niet opstellen en het niet bijhouden van een veiligheidsbeheersysteem door de spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen overeenkomstig de artikelen 89 tot 91;

13° het niet respecteren door de met het onderhoud belaste entiteit van de in de artikelen 106 tot 109 voorgeschreven regels betreffende de certificering, wordt bestraft met een bestuurlijke boete van 4.000 tot 8.000 euro;

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 spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen overeenkomstig artikel 146, derde lid;

16° de indienststelling van een voertuig voordat het overeenkomstig artikel 180 is toegestaan;

17° het door een spoorweginfrastructuurgebruiker stellen of niet stellen van een handeling, die een situatie doet ontstaan die van dien aard is dat een ernstig ongeval veroorzaakt kan worden.

§ 2. Onverminderd artikel 214, § 2, vierde lid, worden:

1° de inbreuken bedoeld in paragraaf 1, 1° tot 10°, bestraft met een bestuurlijke boete van 2.000 tot 4.000 euro;

2° de inbreuken bedoeld in paragraaf 1, 11° tot 16°, bestraft met een bestuurlijke boete van 4.000 tot 8.000 euro.

Art. 216/4. *De Koning kan bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad de inbreuken en de boeten vaststellen van de ter uitvoering van deze Codex genomen besluiten die met een bestuurlijke boete kunnen worden bestraft.*

Hoofdstuk 3. – Strafbepalingen

Art. 217. § 1. Op voordracht van de minister kan de

Hoofdstuk 3. – Strafbepalingen

Art. 217. § 1. Op voordracht van de minister kan de

Koning de hoedanigheid van officier van gerechtelijke politie toekennen aan de personeelsleden van het Bestuur en van de veiligheidsinstantie en aan de leden van het toezichthoudende orgaan die belast zijn met de vaststelling bij proces-verbaal van de strafinbreuken bedoeld in artikel 218.

§ 2. In het kader van de uitvoering van hun opdrachten, kunnen de officieren bedoeld in § 1 :

1° zich op elk moment vrije toegang verschaffen tot al het rollend materieel of materieel bestemd om te rijden op de infrastructuur;

2° alle vaststellingen doen, informatie verzamelen, verklaringen opnemen, zich documenten, stukken, boeken en voorwerpen doen vertonen en deze in beslag nemen welke nodig zijn bij de opsporing of vaststelling of nodig zijn om aan de inbreuk een einde te maken.

§ 3. Zij kunnen huiszoeken tussen 8 en 18 uur verrichten, na machtiging van de onderzoeksrechter van de plaats van de huiszoeking :

1° in de woning van de ondernemingsleiders, bestuurders, zaakvoerders, directeurs en andere personeelsleden van de betrokken onderneming alsook in de woning en de lokalen die gebruikt worden voor professionele doeleinden van natuurlijke en rechtspersonen, intern of extern, belast met het commercieel, boekhoudkundig, administratief, fiscaal en financieel beheer van die onderneming;

2° in de hoofd- of de exploitatiezetel van de betrokken onderneming.

§ 4. De processen-verbaal van de in § 1 bedoelde officieren worden verzonden aan de procureur des Konings van de plaats van de inbreuk.

§ 5. De in § 1 bedoelde officieren kunnen voor de uitvoering van hun opdrachten een beroep doen op de openbare macht.

§ 6. Onder voorbehoud van de bijzondere wetten die de geheimhouding van de verklaringen garanderen, zijn de openbare besturen gehouden hun bijstand te verlenen aan de officieren van gerechtelijke politie in de uitoefening van hun opdrachten.

Hoofdstuk 4. – Controle door de veiligheidsinstantie betreffende de certificering bedoeld in titel 5

Art. 220. De veiligheidsinstantie ziet erop toe dat er elke vijf jaar en voor de eerste keer in 2014 een

Koning de hoedanigheid van officier van gerechtelijke politie toekennen aan de personeelsleden van het Bestuur en van de veiligheidsinstantie en aan de leden van het toezichthoudende orgaan die belast zijn met de vaststelling bij proces-verbaal van de strafinbreuken bedoeld in artikel 218.

§ 2. In het kader van de uitvoering van hun opdrachten, kunnen de officieren bedoeld in § 1 :

1° zich op elk moment vrije toegang verschaffen tot al het rollend materieel of materieel bestemd om te rijden op de infrastructuur;

2° alle vaststellingen doen, informatie verzamelen, verklaringen opnemen, zich documenten, stukken, boeken en voorwerpen doen vertonen en deze in beslag nemen welke nodig zijn bij de opsporing of vaststelling of nodig zijn om aan de inbreuk een einde te maken.

§ 3. Zij kunnen huiszoeken tussen 8 en 18 uur verrichten, na machtiging van de onderzoeksrechter van de plaats van de huiszoeking :

1° in de woning van de ondernemingsleiders, bestuurders, zaakvoerders, directeurs en andere personeelsleden van de betrokken onderneming alsook in de woning en de lokalen die gebruikt worden voor professionele doeleinden van natuurlijke en rechtspersonen, intern of extern, belast met het commercieel, boekhoudkundig, administratief, fiscaal en financieel beheer van die onderneming;

2° in de hoofd- of de exploitatiezetel van de betrokken onderneming.

§ 4. De processen-verbaal van de in § 1 bedoelde officieren worden verzonden aan de procureur des Konings van de plaats van de inbreuk.

§ 5. De in § 1 bedoelde officieren kunnen voor de uitvoering van hun opdrachten een beroep doen op de openbare macht.

§ 6. Onder voorbehoud van de bijzondere wetten die de geheimhouding van de verklaringen garanderen, zijn de openbare besturen gehouden hun bijstand te verlenen aan de officieren van gerechtelijke politie in de uitoefening van hun opdrachten.

§ 7. De in paragraaf 1 bedoelde personeelsleden vertonen bij de uitoefening van hun opdrachten hun legitimatiekaart waarvan de Koning het model bepaalt.

Hoofdstuk 4. – Controle door de veiligheidsinstantie betreffende de certificering bedoeld in titel 5

Art. 220. § 1. Elke opleider of elk opleidingscentrum, erkend door de veiligheidsinstantie voor de taken

onafhankelijke evaluatie plaatsvindt van de procedures voor de verwerving en beoordeling van vakkennis en vakbekwaamheden, alsmede van het systeem voor de afgifte van vergunningen van treinbestuurders en bevoegdheidsbewijzen. Deze verplichtingen gelden niet voor activiteiten die reeds gedekt zijn door de veiligheidsbeheerssystemen die overeenkomstig titel 4, hoofdstuk 3 zijn ingesteld door de spoorwegondernemingen en de spoorweginfrastructuurbeheerder. De evaluatie wordt verricht door gekwalificeerde personen die niet zelf bij de activiteiten in kwestie betrokken zijn.

De resultaten van deze onafhankelijke evaluaties worden afdoende gestaafd door bewijsstukken en onder de aandacht van de veiligheidsinstantie gebracht. De veiligheidsinstantie beveelt de minister de maatregelen aan die geschikt zijn ter correctie van elke tekortkoming die bij de onafhankelijke evaluatie aan het licht zou zijn gekomen.

bedoeld in de artikelen 145, eerste lid, en 146, eerste en tweede lid, laat ten minste elke vijf jaar, en voor de eerste keer uiterlijk op 31 december 2018, een onafhankelijke evaluatie uitvoeren van de procedures voor de verwerving en beoordeling van vakkennis en vakbekwaamheden.

Elke spoorwegonderneming en elke infrastructuurbeheerder laten ten minste elke vijf jaar, en voor de eerste keer uiterlijk op 31 december 2018 een onafhankelijke evaluatie uitvoeren van het systeem voor afgifte van bevoegdheidsbewijzen zoals bedoeld in artikel 134.

De veiligheidsinstantie laat ten minste elke vijf jaar en voor de eerste keer uiterlijk op 31 december 2018 een onafhankelijke evaluatie uitvoeren van het systeem van afgifte van vergunningen van treinbestuurders.

De evaluatie wordt uitgevoerd door gekwalificeerde personen die niet zelf bij de activiteiten in kwestie betrokken zijn.

Het eerste en tweede lid zijn niet van toepassing op activiteiten die reeds gedekt zijn door de veiligheidsbeheerssystemen die de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder instellen in overeenstemming met titel 4, Hoofdstuk 3.

§ 2. Elke opleider of elk opleidingscentrum, elke spoorwegonderneming of elke infrastructuurbeheerder die een onafhankelijke evaluatie heeft laten uitvoeren, brengt de veiligheidsinstantie op de hoogte van de resultaten binnen de twee weken na ontvangst ervan.

De veiligheidsinstantie brengt de minister op de hoogte van de resultaten van de verschillende evaluaties.

§ 3. Indien nodig, neemt de minister gepaste maatregelen om eventuele tekortkomingen die bij de onafhankelijke evaluatie aan het licht zijn gekomen recht te zetten.

Titel 7/1. – Rechterlijke toetsing

Art. 221/4. Op straffe van onontvankelijkheid, die door het hof van rechtswege kan worden uitgesproken, wordt het in het artikel 221/3 bedoelde beroep ingesteld binnen een termijn van een maand vanaf de kennisgeving van de beslissing of, voor de belanghebbende personen aan wie de beslissing niet diende te worden betekend, binnen een termijn van een maand vanaf het zich voordoen van het feit dat hun belang om tussen te komen aantoonbaar is.

Het Gerechtelijk Wetboek is van toepassing wat de procedure betreft, behalve indien de bepalingen van deze Spoorcodex ervan afwijken.

Titel 7/1. – Rechterlijke toetsing

Art. 221/4. Op straffe van onontvankelijkheid, die door het hof van rechtswege kan worden uitgesproken, wordt het in het artikel 221/3 bedoelde beroep ingesteld binnen een termijn van een maand vanaf de kennisgeving van de beslissing of, voor de belanghebbende personen aan wie de beslissing niet diende te worden betekend, binnen een termijn van een maand vanaf het zich voordoen van het feit dat hun belang om tussen te komen aantoonbaar is.

Het Gerechtelijk Wetboek is van toepassing wat de procedure betreft, behalve indien de bepalingen van deze Spoorcodex ervan afwijken.

Het beroep heeft geen schorsende werking, maar het hof kan, ambtshalve of volgend op een behoorlijk gemotiveerd verzoek van een of andere partij in de inleidende dagvaarding, de schorsing van de bestreden beslissing bevelen.

Het hof doet uitspraak over het verzoek tot schorsing, uiterlijk binnen de tien dagen die volgen op de inleiding van de zaak, behoudens uitzonderlijke, door het hof gemotiveerde, omstandigheden die verband houden met de eerbiediging van de rechten van verdediging.

Uiterlijk op de dag *van de inleiding van de zaak*, deelt de veiligheidsinstantie aan de eiser en aan het hof een kopie mee van het administratief dossier.

In afwijking van het derde lid, heeft het beroep tegen een beslissing bedoeld in artikel 74, § 1, 13°, en in artikel 111, § 1, 5°, een schorsende werking.

Titel 8. – Opheffings-, overgangs- en slotbepalingen

Hoofdstuk 2.- Overgangsbepalingen

Art. 225/1. Treinbestuurders die vóór 1 januari 2016 overeenkomstig Richtlijn 2007/59/EG hun vergunning hebben behaald of zullen behalen, worden geacht aan de eisen van de bijlagen 8, punt 1.2, 10 en 12, punt 8 te voldoen.

Bijlagen

Art. N1. Bijlage 1. - Aan de spoorwegondernemingen te verlenen diensten (...)

4.e) voor groot onderhoud die worden verleend in onderhoudsvoorzieningen welke zijn bestemd voor hogesnelheidstreinen of andere typen rollend materieel waarvoor specifieke voorzieningen nodig zijn.

(...)

Het beroep heeft geen schorsende werking, maar het hof kan, ambtshalve of volgend op een behoorlijk gemotiveerd verzoek van een of andere partij in de inleidende dagvaarding, de schorsing van de bestreden beslissing bevelen.

Het hof doet uitspraak over het verzoek tot schorsing, uiterlijk binnen de tien dagen die volgen op de inleiding van de zaak, behoudens uitzonderlijke, door het hof gemotiveerde, omstandigheden die verband houden met de eerbiediging van de rechten van verdediging.

Uiterlijk op de dag *van de neerlegging van zijn eerste conclusies*, deelt de veiligheidsinstantie aan de eiser en aan het hof een kopie mee van het administratief dossier.

In afwijking van het derde lid, heeft het beroep tegen een beslissing bedoeld in artikel 74, § 1, 13°, en in artikel 111, § 1, 5°, een schorsende werking.

Titel 8. – Opheffings-, overgangs- en slotbepalingen

Hoofdstuk 2.- Overgangsbepalingen

Art. 225/1. Treinbestuurders die vóór 1 januari 2016 hun vergunning hebben behaald overeenkomstig deze Codex worden geacht aan de eisen van de bijlagen 8, punt 1.2, 10 en 12, punt 8 te voldoen, zoals deze van kracht waren na de inwerkingtreding van het koninklijk besluit van 20 oktober 2015 tot wijziging van de Spoorcodex.

Treinbestuurders die na 1 januari 2016 en vóór de inwerkingtreding van de wet van (...) tot wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex hun vergunning hebben behaald overeenkomstig deze Codex, worden geacht aan de eisen van de bijlage 12, punt 8 te voldoen, zoals deze van kracht is sinds de inwerkingtreding van de wet van (...) tot wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex.

Bijlagen

Art. N1. Bijlage 1. - Aan de spoorwegondernemingen te verlenen diensten (...)

4.e) diensten voor groot onderhoud die worden verleend in onderhoudsvoorzieningen welke zijn bestemd voor hogesnelheidstreinen of andere typen rollend materieel waarvoor specifieke voorzieningen nodig zijn.

(...)

Art. N2. Bijlage 2. – Inhoud van de netverklaring

3.a) de procedures volgens welke *aanvragers* bij de infrastructuurbeheerder capaciteit kunnen aanvragen;
 3.b) de bepalingen waaraan *aanvragers* moeten voldoen;

7. Een modelovereenkomst voor de sluiting van kaderovereenkomsten tussen een infrastructuurbeheerder en een *aanvrager* overeenkomstig artikel 24.

Art. N2. Bijlage 2. – Inhoud van de netverklaring

3.a) de procedures volgens welke *kandidaten* bij de infrastructuurbeheerder capaciteit kunnen aanvragen;
 3.b) de bepalingen waaraan *kandidaten* moeten voldoen;

7. Een modelovereenkomst voor de sluiting van kaderovereenkomsten tussen een infrastructuurbeheerder en een *kandidaat* overeenkomstig artikel 24.

Art. N 7/1. Bijlage 7/1. - Communautair model voor de vergunning en het geharmoniseerd aanvullend bevoegdheidsbewijs

In de nationale registers opgenomen minimumgegevens :

a) Gegevens in verband met de vergunning:

Alle gegevens die op de vergunning staan vermeld, tezamen met de gegevens in verband met de controle op de naleving van de eisen van artikelen 127, 129 en 137.

b) Gegevens in verband met het bevoegdheidsbewijs:

Alle gegevens die op het bevoegdheidsbewijs staan vermeld, tezamen met de gegevens in verband met de controle op de naleving van de eisen van artikelen 135, 129 en 137.

Art. N9. Bijlage 9. - Opleidingsmethode

De theoretische opleiding (klassikaal onderricht en demonstraties) en de praktijktraining (werkervaring, al dan niet onder toezicht rijden op *afgesloten baanvakken* voor opleidingsdoeleinden) moeten met elkaar in evenwicht zijn.

(...)

Wat betreft de verwerving van lijnkennis, verdient het de voorkeur dat de treinbestuurder door een andere treinbestuurder vergezeld wordt op een voldoende aantal reizen *op het baanvak*, zowel overdag als 's nachts.

(...)

Art. N9. Bijlage 9. - Opleidingsmethode

De theoretische opleiding (klassikaal onderricht en demonstraties) en de praktijktraining (werkervaring, al dan niet onder toezicht rijden op *afgesloten sporen* voor opleidingsdoeleinden) moeten met elkaar in evenwicht zijn.

(...)

Wat betreft de verwerving van lijnkennis, verdient het de voorkeur dat de treinbestuurder door een andere treinbestuurder vergezeld wordt op een voldoende aantal reizen *op het betrokken traject*, zowel overdag als 's nachts.

(...)

Art. N11. Bijlage 11. - Vakkennis betreffende het rollend materieel en eisen betreffende het bevoegdheidsbewijs**3. Remproef**

- voor vertrek te verifiëren en te berekenen of *de remkracht* van de trein overeenkomt met het voor *het baanvak* voorgeschreven remvermogen, zoals

Art. N11. Bijlage 11. - Vakkennis betreffende het rollend materieel en eisen betreffende het bevoegdheidsbewijs**3. Remproef**

- voor vertrek te verifiëren en te berekenen of *het remvermogen* van de trein overeenkomt met het voor *de lijn* voorgeschreven remvermogen, zoals vermeld

vermeld op de boorddocumenten;

Art. N12. Bijlage 12. - Vakkennis betreffende infrastructuur en eisen betreffende het bevoegdheidsbewijs

1. Remproeven

Een treinbestuurder dient in staat te zijn om voor vertrek te verifiëren of *de remkracht* van de trein overeenkomt met het voor *het baanvak* voorgeschreven remvermogen, zoals vermeld op de boorddocumenten.

3. Lijnkennis

Een treinbestuurder dient in staat te zijn te anticiperen en op adequate wijze te reageren wat veiligheid en andere prestaties betreft, zoals punctualiteit en economische aspecten. Daartoe dient hij te beschikken over een gedegen kennis van de *lijn* en de installaties op zijn route en ook van de eventueel vastgestelde omleidingsroutes.

De volgende elementen zijn van belang :

- (...);
- de identificatie van de *baanvakken* die voor een bepaalde exploitatiewijze kunnen worden gebruikt;
- de signalering van de overgang op andere exploitatie- of *electrische* voedingssystemen;
- (...).

5. Besturing van de trein

Een treinbestuurder dient in staat te zijn om :

- op elk moment zijn positie op de bereden *spoorlijn* te kennen;
- (...);
- de rijstijl van de trein af te stemmen op de dienstregeling en de eventuele Richtlijnen om energie te besparen, door rekening te houden met de eigenschappen van het tractievoertuig, de trein, *het baanvak* en de omgeving.

8. Taalexamen

Treinbestuurders die contact met de infrastructuurbeheerder moeten onderhouden over kritieke veiligheidskwesties dienen te beschikken over kennis van de taal die door de betrokken infrastructuurbeheerder wordt voorgeschreven. Deze taalkennis moet hen in staat stellen actief en doeltreffend te communiceren onder normale omstandigheden, in moeilijke situaties en in noodsituaties.

Zij moeten de in de TSI "Exploitatie en verkeersleiding" opgenomen berichten en communicatiemethodiek kunnen toepassen.

op de boorddocumenten;

Art. N12. Bijlage 12. - Vakkennis betreffende infrastructuur en eisen betreffende het bevoegdheidsbewijs

1. Remproeven

Een treinbestuurder dient in staat te zijn om voor vertrek te verifiëren *en te berekenen* of *het remvermogen* van de trein overeenkomt met het voor *de lijn* voorgeschreven remvermogen, zoals vermeld op de boorddocumenten.

3. Lijnkennis

Een treinbestuurder dient in staat te zijn te anticiperen en op adequate wijze te reageren wat veiligheid en andere prestaties betreft, zoals punctualiteit en economische aspecten. Daartoe dient hij te beschikken over een gedegen kennis van de *lijnen* en de installaties op zijn route en ook van de eventueel vastgestelde omleidingsroutes.

De volgende elementen zijn van belang :

- (...);
- de identificatie van de *sporen* die voor een bepaalde exploitatiewijze kunnen worden gebruikt;
- de signalering van de overgang op andere exploitatie- of *elektrische* voedingssystemen;
- (...).

5. Besturing van de trein

Een treinbestuurder dient in staat te zijn om :

- op elk moment zijn positie op de bereden *lijn* te kennen;
- (...);
- de rijstijl van de trein af te stemmen op de dienstregeling en de eventuele richtlijnen om energie te besparen, door rekening te houden met de eigenschappen van het tractievoertuig, de trein, *de lijn* en de omgeving.

8. Taalexamen

1. Bestuurders die contact met de infrastructuurbeheerder moeten onderhouden over kritieke veiligheidskwesties dienen te beschikken over taalkennis in ten minste een van de talen die door de betrokken infrastructuurbeheerder worden voorgeschreven. Deze taalkennis moet hen in staat stellen actief en doeltreffend te communiceren onder normale omstandigheden, in moeilijke situaties en in noodsituaties. Zij dienen in staat te zijn de in de TSI "Exploitatie en verkeersleiding" opgenomen berichten en communicatiemethodiek toe te passen.

Treinbestuurders moeten in staat zijn de taal te begrijpen (luisteren en lezen) en in die taal te communiceren (spreken en schrijven) op niveau B1 van het door de Raad van Europa vastgestelde gemeenschappelijk Europees referentiekader voor talen (CEFR).

2. Om te voldoen aan de eisen van lid 1 dient een bestuurder in staat te zijn om te begrijpen (luisteren en lezen) en te communiceren (spreken en schrijven) op niveau B1 van het gemeenschappelijk Europees referentiekader voor talen (CEFR) van de Raad van Europa.

3. Op voor grensoverschrijdende operaties aangewezen tracés tussen de grenzen en de dicht bij de grenzen gelegen stations kunnen bestuurders van treinen die worden geëxploiteerd door een spoorwegonderneming, door de infrastructuurbeheerder worden vrijgesteld van de eisen van het tweede lid op voorwaarde dat de volgende procedure wordt toegepast:

a) de spoorwegonderneming vraagt bij de infrastructuurbeheerder een afwijking aan voor de betrokken bestuurders. Met het oog op een eerlijke en gelijke behandeling van de aanvragers past de infrastructuurbeheerder op elk ingediend verzoek om een afwijking dezelfde beoordelingsprocedure toe, die deel uitmaakt van de netverklaring;

b) de infrastructuurbeheerder staat een afwijking toe als de spoorwegonderneming kan aantonen dat zij voldoende regelingen heeft getroffen om de communicatie tussen de betrokken bestuurders en het personeel van de infrastructuurbeheerder te verzekeren onder normale omstandigheden, in moeilijke situaties en in noodsituaties, zoals bepaald in het eerste lid;

c) spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders zorgen ervoor dat het betrokken personeel op de hoogte is van die regels en regelingen en een passende opleiding krijgt via hun veiligheidsbeheersystemen.

Art. N14. Bijlage 14. - Toepassingsgebied

1. Het trans-Europese conventionele spoorwegsysteem

1.1. Net

Het net van het trans-Europese conventionele spoorwegsysteem komt overeen met dat van de conventionele lijnen van het trans-Europese vervoersnet die zijn genoemd in *beschikking nr. 1692/96/EG*.

Voor de toepassing van deze Spoorcodex wordt dit net onderverdeeld in de volgende categorieën :

Art. N14. Bijlage 14. - Toepassingsgebied

1. Het trans-Europese conventionele spoorwegsysteem

1.1. Net

Het net van het trans-Europese conventionele spoorwegsysteem komt overeen met dat van de conventionele lijnen van het trans-Europese vervoersnet die zijn genoemd in *Verordening (EU) nr. 1315/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2013 betreffende richtsnoeren van de Unie voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk en tot intrekking van Besluit nr. 661/2010/EU*.

Voor de toepassing van deze Spoorcodex wordt dit net onderverdeeld in de volgende categorieën :

- lijnen voor personenvervoer;
- lijnen voor gemengd vervoer (personen, goederen);
- lijnen die speciaal zijn ontworpen of aangelegd voor het goederenvervoer;
- knooppunten voor het personenvervoer;
- knooppunten voor het goederenvervoer, met inbegrip van intermodale terminals;
- de verbindingen tussen bovengenoemde onderdelen.

Dit net omvat verkeersleidings-, plaatsbepalings- en navigatiesystemen : technische installaties voor gegevensverwerking en telecommunicatie ten behoeve van het langeafstandsreizigersvervoer en het goederenvervoer over dit net om een veilige en soepele exploitatie van het net en een efficiënte verkeersleiding te waarborgen.

1.2. Voertuigen

Het trans-Europese conventionele spoorwegsysteem omvat alle voertuigen die geschikt zijn om te rijden op het gehele of op een gedeelte van het trans-Europese conventionele spoorwegnet, met inbegrip van :

- al dan niet elektrische motortreinstellen;
- al dan niet elektrische tractievoertuigen;
- reizigersrijtuigen;
- wagons voor vrachtvervoer, met inbegrip van voertuigen die ontworpen zijn voor het vervoer van vrachtwagens.

Uitrusting voor de bouw en het onderhoud van mobiele spoorweginfrastructuur kan hieronder vallen.

Elk van deze categorieën kan worden onderverdeeld in :

- voertuigen voor internationaal gebruik;
- voertuigen voor nationaal gebruik.

2. Het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem

2.1. Net

Het net van het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem valt samen met de hogesnelheidslijnen van het trans-Europese vervoersnet die zijn genoemd in *beschikking nr. 1692/96/EG*.

Het hogesnelheidsnet omvat :

- de speciaal aangelegde hogesnelheidslijnen, die zijn uitgerust voor snelheden van gewoonlijk ten minste 250 km/uur;

- lijnen voor personenvervoer;
- lijnen voor gemengd vervoer (personen, goederen);
- lijnen die speciaal zijn ontworpen of aangelegd voor het goederenvervoer;
- knooppunten voor het personenvervoer;
- knooppunten voor het goederenvervoer, met inbegrip van intermodale terminals;
- de verbindingen tussen bovengenoemde onderdelen.

Dit net omvat verkeersleidings-, plaatsbepalings- en navigatiesystemen : technische installaties voor gegevensverwerking en telecommunicatie ten behoeve van het langeafstandsreizigersvervoer en het goederenvervoer over dit net om een veilige en soepele exploitatie van het net en een efficiënte verkeersleiding te waarborgen.

1.2. Voertuigen

Het trans-Europese conventionele spoorwegsysteem omvat alle voertuigen die geschikt zijn om te rijden op het gehele of op een gedeelte van het trans-Europese conventionele spoorwegnet, met inbegrip van :

- al dan niet elektrische motortreinstellen;
- al dan niet elektrische tractievoertuigen;
- reizigersrijtuigen;
- wagons voor vrachtvervoer, met inbegrip van voertuigen die ontworpen zijn voor het vervoer van vrachtwagens.

Mobiele uitrusting voor de bouw en het onderhoud van spoorweginfrastructuur kan hieronder vallen.

Elk van deze categorieën kan worden onderverdeeld in :

- voertuigen voor internationaal gebruik;
- voertuigen voor nationaal gebruik.

2. Het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem

2.1. Net

Het net van het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem valt samen met de hogesnelheidslijnen van het trans-Europese vervoersnet die zijn genoemd in *Verordening (EU) nr. 1315/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2013 betreffende richtsnoeren van de Unie voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk en tot intrekking van Besluit nr. 661/2010/EU*.

Het hogesnelheidsnet omvat :

- de speciaal aangelegde hogesnelheidslijnen, die zijn uitgerust voor snelheden van gewoonlijk ten minste 250 km/uur;

- de lijnen die speciaal zijn aangepast voor hoge snelheden en die zijn uitgerust voor snelheden van ongeveer 200 km/uur;

- de lijnen die speciaal zijn aangepast voor hoge snelheden en die een specifiek karakter hebben omdat de snelheid per geval moet worden afgestemd op topografische belemmeringen, het reliëf of de stedelijke bebouwing. Deze categorie omvat ook de verbindingslijnen tussen hogesnelheids- en conventionele netten, de doortochten in stations, de toegangen tot terminals en remises, enz., die tegen conventionele snelheid worden gebruikt door "hogesnelheidsmateriaal".

Dit net omvat verkeersleidings-, plaatsbepalings- en navigatiesystemen, technische installaties voor gegevensverwerking en telecommunicatie ten behoeve van het vervoer op deze lijnen, om een veilige en soepele exploitatie van het net en een efficiënte verkeersleiding te waarborgen.

Art. N23. Bijlage 23. – Lijst van infrastructuurelementen

De infrastructuur van de spoorwegen omvat de volgende elementen voor zover deze deel uitmaken van de hoofd- en zijlijnen, met uitzondering van die welke gelegen zijn binnen herstelwerkplaatsen en depots of garages voor krachtvoertuigen, alsmede van particuliere spooraansluitingen :

- terreinen;
- aardebaan met name ophogingen, afgravingen, drainagewerken, greppels, gemetselde goten, duikers, taludbekledingen en -bepalingen, enz.; passagiers- en goederenperrons, inclusief in passagiersstations en vrachtterminals, laad- en loswegen; bermen en paden; omheiningsmuren, hagen en hekken; brandstroken; wisselverwarmingsinstallaties; wissels, enz.; sneeuwwerpingen;
- kunstwerken : bruggen, doorlaten en andere bovengrondse overgangen, tunnels, overwelfde uitgravingen en andere onderdoorgangen; schoormuren en beschermingsgalerijen tegen lawines, vallend gesteente, enz.;
- *gelijkvloerse kruisingen*, met inbegrip van de inrichtingen ter verzekering van de verkeersveiligheid;
- bovenbouw, met name : spoorstaven, groefspoorstaven en strikspoorstaven; dwarsliggersgroefspoorstaven en strikspoorstaven; dwarsliggers en en langsliggers, klein bevestigingsmateriaal, langsliggers, klein bevestigingsmateriaal, ballastbed, met inbegrip van grint en zand; wissels; ballastbed, met inbegrip van grint en zand; wissels; draaischijven en rolbruggen (met uitzondering vandraaischijven en rolbruggen (met uitzondering van die welke uitsluitend dienen voor krachtvoertuigen); die welke uitsluitend dienen voor krachtvoertuigen);
- toegangswegen ten dienste van passagiers en

- de lijnen die speciaal zijn aangepast voor hoge snelheden en die zijn uitgerust voor snelheden van ongeveer 200 km/uur;

- de lijnen die speciaal zijn aangepast voor hoge snelheden en die een specifiek karakter hebben omdat de snelheid per geval moet worden afgestemd op topografische belemmeringen, het reliëf of de stedelijke bebouwing. Deze categorie omvat ook de verbindingslijnen tussen hogesnelheids- en conventionele netten, de doortochten in stations, de toegangen tot terminals en remises, enz., die tegen conventionele snelheid worden gebruikt door "hogesnelheidsmateriaal".

Dit net omvat verkeersleidings-, plaatsbepalings- en navigatiesystemen, technische installaties voor gegevensverwerking en telecommunicatie ten behoeve van het vervoer op deze lijnen, om een veilige en soepele exploitatie van het net en een efficiënte verkeersleiding te waarborgen.

Art. N23. Bijlage 23. – Lijst van infrastructuurelementen

De infrastructuur van de spoorwegen omvat de volgende elementen voor zover deze deel uitmaken van de hoofd- en zijlijnen, met uitzondering van die welke gelegen zijn binnen herstelwerkplaatsen en depots of garages voor krachtvoertuigen, alsmede van particuliere spooraansluitingen :

- terreinen;
- aardebaan met name ophogingen, afgravingen, drainagewerken, greppels, gemetselde goten, duikers, taludbekledingen en -bepalingen, enz.; passagiers- en goederenperrons, inclusief in passagiersstations en vrachtterminals, laad- en loswegen; bermen en paden; omheiningsmuren, hagen en hekken; brandstroken; wisselverwarmingsinstallaties; wissels, enz.; sneeuwwerpingen;
- kunstwerken : bruggen, doorlaten en andere bovengrondse overgangen, tunnels, overwelfde uitgravingen en andere onderdoorgangen; schoormuren en beschermingsgalerijen tegen lawines, vallend gesteente, enz.;
- *overwegen*, met inbegrip van de inrichtingen ter verzekering van de verkeersveiligheid;
- bovenbouw, met name : spoorstaven,

goederen, met inbegrip van toegang over de weg en toegang voor passagiers die te voet arriveren of vertrekken;

- installaties voor de veiligheid, het seinwezen en de telecommunicatie voor de vrije baan, stations en rangeerstations, met inbegrip van de installaties voor het opwekken, transformeren en distribueren van elektrische stroom ten behoeve van het seinwezen en de telecommunicatie; gebouwen voor voornoemde installaties; railremmen;

- verlichtingsinstallaties die nodig zijn voor de afwikkeling en de veiligheid van het verkeer;

- installaties voor het transformeren en overbrengen van elektrische stroom voor tractiedoeleinden : onderstations, voedingskabels tussen de onderstations en de rijdraden, bovenleidingen met portalen, derde rail met steunelementen;

- dienstgebouwen voor de infrastructuur, met inbegrip van een gedeelte voor installaties voor het innen van vervoersheffingen.

Art. N26. Bijlage 26. – Boekhoudkundige informatie die op verzoek bij de toezichthoudende instantie moet worden ingediend

1. Gescheiden boekhouding :

- a) gescheiden winst-en-verliesrekeningen en balansen voor het goederenvervoer, het passagiersvervoer en de activiteiten op het gebied van het infrastructuurbeheer;

- b) gedetailleerde informatie over individuele bronnen en de besteding van overheidsmiddelen en andere vormen van compensatie op een transparante en gedetailleerde wijze, met inbegrip van een gedetailleerd overzicht van de geldstromen van de onderneming, teneinde te bepalen hoe de overheidsmiddelen en andere vormen van compensatie zijn besteed;

- c) een overzicht van de kosten en individuele winstposten, zodat in overeenstemming met de eisen van de toezichthoudende instantie kan worden nagegaan of er kruissubsidiëring tussen de verschillende activiteiten heeft plaatsgevonden;

- d) de methode die is gehanteerd om de kosten aan de verschillende activiteiten toe te rekenen;

- e) wanneer de betrokken onderneming deel uitmaakt van een groep, volledige details van betalingen tussen de verschillende onderdelen van de groep.

2. Toezicht op de spoortoegangsrechten :

- a) een overzicht van de verschillende kostencategorieën, en met name voldoende informatie over de marginale/directe kosten van de

goederen, met inbegrip van toegang over de weg en toegang voor passagiers die te voet arriveren of vertrekken;

- installaties voor de veiligheid, het seinwezen en de telecommunicatie voor de vrije baan, stations en rangeerstations, met inbegrip van de installaties voor het opwekken, transformeren en distribueren van elektrische stroom ten behoeve van het seinwezen en de telecommunicatie; gebouwen voor voornoemde installaties; railremmen;

- verlichtingsinstallaties die nodig zijn voor de afwikkeling en de veiligheid van het verkeer;

- installaties voor het transformeren en overbrengen van elektrische stroom voor tractiedoeleinden : onderstations, voedingskabels tussen de onderstations en de rijdraden, bovenleidingen met portalen, derde rail met steunelementen;

- dienstgebouwen voor de infrastructuur, met inbegrip van een gedeelte voor installaties voor het innen van vervoersheffingen.

Art. N26. Bijlage 26. – Boekhoudkundige informatie die op verzoek bij het toezichthoudende orgaan moet worden ingediend

1. Gescheiden boekhouding :

- a) gescheiden winst-en-verliesrekeningen en balansen voor het goederenvervoer, het passagiersvervoer en de activiteiten op het gebied van het infrastructuurbeheer;

- b) gedetailleerde informatie over individuele bronnen en de besteding van overheidsmiddelen en andere vormen van compensatie op een transparante en gedetailleerde wijze, met inbegrip van een gedetailleerd overzicht van de geldstromen van de onderneming, teneinde te bepalen hoe de overheidsmiddelen en andere vormen van compensatie zijn besteed;

- c) een overzicht van de kosten en individuele winstposten, zodat in overeenstemming met de eisen van de toezichthoudende orgaan kan worden nagegaan of er kruissubsidiëring tussen de verschillende activiteiten heeft plaatsgevonden;

- d) de methode die is gehanteerd om de kosten aan de verschillende activiteiten toe te rekenen;

- e) wanneer de betrokken onderneming deel uitmaakt van een groep, volledige details van betalingen tussen de verschillende onderdelen van de groep.

2. Toezicht op de spoortoegangsrechten :

- a) een overzicht van de verschillende kostencategorieën, en met name voldoende informatie over de marginale/directe kosten van de

verschillende diensten of dienstenpakketten om toezicht op de infrastructuurrechten mogelijk te maken;

b) voldoende informatie met het oog op het toezicht op de individuele rechten die zijn betaald voor diensten (of dienstenpakketten); indien de toezichthoudende instantie dat verlangt, wordt informatie opgenomen over de volumes van individuele diensten, prijzen voor individuele diensten en de totale door de interne en externe klanten betaalde inkomsten voor individuele diensten;

c) een overzicht van de kosten en inkomsten voor individuele diensten (of dienstenpakketten) overeenkomstig de eisen van de toezichthoudende instantie, teneinde te kunnen nagaan of er sprake is van concurrentievervalsing, prijszetting (kruissubsidiëring, dumping of woekerwinsten).

3. Aangeven van de financiële prestaties :

- a) een overzicht van de financiële prestaties;
- b) een uitgavendeclaratie
- c) een overzicht van de onderhoudsuitgaven;
- d) een overzicht van de operationele uitgaven;
- e) een overzicht van de inkomsten;
- f) begeleidende nota's tot aanvulling van en uitleg bij deze overzichten, indien nodig.

verschillende diensten of dienstenpakketten om toezicht op de infrastructuurrechten mogelijk te maken;

b) voldoende informatie met het oog op het toezicht op de individuele rechten die zijn betaald voor diensten (of dienstenpakketten); indien de toezichthoudende orgaan dat verlangt, wordt informatie opgenomen over de volumes van individuele diensten, prijzen voor individuele diensten en de totale door de interne en externe klanten betaalde inkomsten voor individuele diensten;

c) een overzicht van de kosten en inkomsten voor individuele diensten (of dienstenpakketten) overeenkomstig de eisen van de toezichthoudende orgaan, teneinde te kunnen nagaan of er sprake is van concurrentievervalsing, prijszetting (kruissubsidiëring, dumping of woekerwinsten).

3. Aangeven van de financiële prestaties :

- a) een overzicht van de financiële prestaties;
- b) een uitgavendeclaratie
- c) een overzicht van de onderhoudsuitgaven;
- d) een overzicht van de operationele uitgaven;
- g) een overzicht van de inkomsten;
- h) begeleidende nota's tot aanvulling van en uitleg bij deze overzichten, indien nodig.

Art. N27. Bijlage 27 - Over te leggen documentatie over het netwerkspecifieke deel van het veiligheidscertificaat

De volgende documenten moeten bij de veiligheidsinstantie worden ingediend zodat zij het netwerkspecifieke deel van het veiligheidscertificaat kan afgeven :

1. documentatie van de spoorwegonderneming over de TSI of onderdelen van de TSI en, waar van toepassing, over de nationale veiligheidsvoorschriften en andere voorschriften die gelden voor de activiteiten, het personeel en het rollend materieel van de onderneming, en over de wijze waarop deze voorschriften met behulp van het veiligheidsbeheersysteem worden nageleefd;

2. documentatie van de spoorwegonderneming over de verschillende categorieën personeel (in dienstverband of onder contract) die de activiteiten in kwestie verrichten, inclusief bewijsstukken waaruit blijkt dat dit personeel voldoet aan technische specificaties inzake interoperabiliteit of de nationale voorschriften en naar behoren zijn gecertificeerd, als nodig, ook door de opleidinginstelling(en) bedoeld in

artikel 143;

3. documentatie van de spoorwegonderneming over de verschillende soorten rollend materieel die voor de activiteiten in kwestie worden gebruikt, inclusief bewijsstukken waaruit blijkt dat zij voldoen aan de TSI of nationale voorschriften en naar behoren zijn gecertificeerd en toegelaten om op het Belgisch spoorweganet in dienst te worden gesteld.

Om overlappingen te vermijden en om de massa informatie te beperken, zal alleen een samengevatte documentatie worden voorgelegd betreffende de elementen die conform de TSI zijn en andere bepalingen tot omzetting van richtlijnen 96/48/EG en 2001/16/EG van de Raad van 23 juli 1996, betreffende de interoperabiliteit van het trans-Europees hogesnelheidsspoorwegsysteem, en van het Europees Parlement en de Raad van 19 maart 2001 betreffende de interoperabiliteit van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem, gewijzigd door richtlijn 2004/50/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004.

Wet van 10 oktober 1967 op het gerechtelijk wetboek

HUIDIGE TEKST (vóór wijzigingen)

EERSTE TITEL. Volstreckte bevoegdheid

HOOFDSTUK II. Rechtbank van eerste aanleg, arbeidsrechtbank en rechtbank van koophandel

Eerste Afdeling. Algemene bepalingen

Art. 578. De arbeidsrechtbank neemt kennis:

(...)

24° van de geschillen tussen een werknemer of een begunstigde, enerzijds, en een werkgever en/of een verzekeringsonderneming of een instelling voor bedrijfspensioenvoorziening, anderzijds, inzake een aanvulling van de voordelen toegekend voor de verschillende takken van de sociale zekerheid die niet bedoeld zijn in de bepalingen onder 22° en 23°;

(...)

GECOORDINEERDE TEKST (na wijzigingen)

EERSTE TITEL. Volstreckte bevoegdheid

HOOFDSTUK II. Rechtbank van eerste aanleg, arbeidsrechtbank en rechtbank van koophandel

Eerste Afdeling. Algemene bepalingen

Art. 578. De arbeidsrechtbank neemt kennis:

(...)

24° van de geschillen tussen een werknemer of een begunstigde, enerzijds, en een werkgever en/of een verzekeringsonderneming of een instelling voor bedrijfspensioenvoorziening, anderzijds, inzake een aanvulling van de voordelen toegekend voor de verschillende takken van de sociale zekerheid die niet bedoeld zijn in de bepalingen onder 22° en 23°;

25° beroepen overeenkomstig artikel 136, tweede lid, van de Spoorcodex;

(...)

Coordination des articles

Loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire

TEXTE ACTUEL (AVANT MODIFICATIONS)

TEXTE COORDONNE (APRES MODIFICATIONS)

Titre 1. – Dispositions générales

Titre 1. – Dispositions générales

Chapitre 3 – Définitions

Chapitre 3 – Définitions

Article 1^{er}. Le présent Code ferroviaire règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution, à l'exception du titre 7/1 qui règle une matière visée à l'article 77 de la Constitution.

Article 1^{er}. Le présent Code ferroviaire règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution, à l'exception du titre 7/1 qui règle une matière visée à l'article 77 de la Constitution.

Le présent Code ferroviaire transpose partiellement:
1° la Directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et modifiant la Directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires, ainsi que la Directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité;

Le présent Code ferroviaire transpose partiellement:
1° la Directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et modifiant la Directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires, ainsi que la Directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité;

2° la Directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relative à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la Communauté;

2° la Directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relative à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la Communauté;

3° la Directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté;

3° la Directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté;

4° la Directive 2012/34/UE du Parlement Européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen.

4° la Directive 2012/34/UE du Parlement Européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen;

5° la Directive 2016/882 de la Commission du 1^{er} juin 2016 modifiant la directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil concernant les exigences linguistiques.

Art. 3. Pour l'application du présent Code, il y a lieu d'entendre par:

Art. 3. Pour l'application du présent Code, il y a lieu d'entendre par:

1° " Accident ": un événement indésirable ou non intentionnel et imprévu, ou un enchaînement particulier d'événements de cette nature, ayant des conséquences préjudiciables; les accidents sont ventilés suivant les types ci-après: collisions, déraillements, accidents aux passages à niveau, accidents de personnes causés par le matériel roulant en marche, incendies et autres;

1° " Accident ": un événement indésirable ou non intentionnel et imprévu, ou un enchaînement particulier d'événements de cette nature, ayant des conséquences préjudiciables; les accidents sont ventilés suivant les types ci-après: collisions, déraillements, accidents aux passages à niveau, accidents de personnes causés par le matériel roulant en marche, incendies et autres;

2° " Accident grave ": toute collision de trains ou tout

2° " Accident grave ": toute collision de trains ou tout

déraillement de train faisant au moins un mort ou au moins cinq blessés graves ou causant d'importants dommages au matériel roulant, à l'infrastructure ou à l'environnement, et tout autre accident similaire ayant des conséquences évidentes sur la réglementation ou la gestion de la sécurité ferroviaire; on entend par " importants dommages " des dommages qui peuvent être immédiatement estimés par un organisme d'enquête à un total d'au moins 2 millions d'euros;

3° "Accord-cadre": un accord général juridiquement contraignant de droit public ou privé, définissant les droits et obligations d'un candidat et du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et relatif aux capacités de l'infrastructure ferroviaire à répartir et à la tarification à appliquer sur une durée dépassant une seule période de validité de l'horaire de service;

3/1° "Accord transfrontalier": tout accord entre deux ou plusieurs Etats membres ou entre des Etats membres et des pays tiers destiné à faciliter la fourniture de services ferroviaires transfrontaliers;

4° " Administration ": l'administration chargée du transport ferroviaire;

5° " Agence ": l'Agence ferroviaire européenne instituée par le Règlement (CE) n° 881/2004 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004;

6° " Agrément de sécurité ": l'agrément délivré au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire par l'autorité de sécurité;

6/1° "Alternative viable", l'accès à une autre installation de service économiquement acceptable pour l'entreprise ferroviaire et lui permettant d'exploiter le service de fret ou de transport de voyageurs concerné;

7° " Attestation ": l'attestation complémentaire harmonisée précisant les infrastructures sur lesquelles le titulaire est autorisé à conduire et le matériel roulant que le titulaire est autorisé à conduire;

8° " Autorisation de mise en circulation ": l'acte par lequel l'utilisation d'un sous-système est autorisée sur le réseau ferroviaire belge;

9° " Autorité de sécurité ": l'autorité chargée des tâches relatives à la sécurité et à l'interopérabilité des chemins de fer;

9/1° "Autorité responsable des licences", l'entité chargée de délivrer les licences aux entreprises ferroviaires dans un Etat membre;

10° " Autres personnels de bord assurant des tâches déterminantes pour la sécurité d'exploitation ": les personnes embarquées dans le train qui ne sont pas des conducteurs de train, mais qui contribuent à la sécurité du train et à celle des passagers et marchandises transportés. Dans le cadre du présent Code et de ses arrêtés d'exécution ce personnel est désigné par le

déraillement de train faisant au moins un mort ou au moins cinq blessés graves ou causant d'importants dommages au matériel roulant, à l'infrastructure ou à l'environnement, et tout autre accident similaire ayant des conséquences évidentes sur la réglementation ou la gestion de la sécurité ferroviaire; on entend par " importants dommages " des dommages qui peuvent être immédiatement estimés par un organisme d'enquête à un total d'au moins 2 millions d'euros;

3° "Accord-cadre": un accord général juridiquement contraignant de droit public ou privé, définissant les droits et obligations d'un candidat et du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et relatif aux capacités de l'infrastructure ferroviaire à répartir et à la tarification à appliquer sur une durée dépassant une seule période de validité de l'horaire de service;

3/1° "Accord transfrontalier": tout accord entre deux ou plusieurs Etats membres ou entre des Etats membres et des pays tiers destiné à faciliter la fourniture de services ferroviaires transfrontaliers;

4° " Administration ": l'administration chargée du transport ferroviaire;

5° " Agence ": l'Agence ferroviaire européenne instituée par le Règlement (CE) n° 881/2004 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004;

6° " Agrément de sécurité ": l'agrément délivré au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire par l'autorité de sécurité;

6/1° "Alternative viable", l'accès à une autre installation de service économiquement acceptable pour l'entreprise ferroviaire et lui permettant d'exploiter le service de fret ou de transport de voyageurs concerné;²

7° " Attestation ": l'attestation complémentaire harmonisée précisant les infrastructures sur lesquelles le titulaire est autorisé à conduire et le matériel roulant que le titulaire est autorisé à conduire;

8° (...)

9° " Autorité de sécurité ": l'autorité chargée des tâches relatives à la sécurité et à l'interopérabilité des chemins de fer;

9/1° "Autorité responsable des licences", l'entité chargée de délivrer les licences aux entreprises ferroviaires dans un Etat membre;

10° " Autres personnels de bord assurant des tâches déterminantes pour la sécurité d'exploitation ": les personnes embarquées dans le train qui ne sont pas des conducteurs de train, mais qui contribuent à la sécurité du train et à celle des passagers et marchandises transportés. Dans le cadre du présent Code et de ses arrêtés d'exécution ce personnel est désigné par le

terme: " accompagnateurs de train de voyageurs ". Ce personnel ne comprend pas le personnel de Securail;

10/1° "Bénéfice raisonnable": un taux de rémunération du capital propre qui prend en compte le risque, y compris celui pesant sur les recettes, ou l'absence de risque, encouru par l'exploitant de l'installation de service et qui est conforme au taux moyen constaté dans le secteur concerné au cours des dernières années;

11° "Candidat": toute entreprise ferroviaire, tout regroupement international d'entreprises ferroviaires ou d'autres personnes physiques ou morales ou entités, comme par exemple les autorités compétentes visées dans le Règlement (CE) n° 1370/2007 et les chargeurs, les transitaires et les opérateurs de transports combinés ayant des raisons commerciales ou de service public d'acquérir des capacités de l'infrastructure;

12° " Capacité de l'infrastructure ferroviaire ": la disponibilité permettant de programmer des sillons sollicités pour un élément de l'infrastructure ferroviaire pendant une certaine période;

13° " Cas spécifique ": toute partie du système ferroviaire qui nécessite des dispositions particulières dans les STI, temporaires ou définitives, en raison de contraintes géographiques, topographiques, d'environnement urbain ou de cohérence par rapport au système existant. Cela peut comprendre notamment les lignes et réseaux ferroviaires isolés du reste de l'Union européenne, le gabarit, l'écartement ou l'entraxe des voies, les véhicules exclusivement destinés à un usage local, régional ou historique et les véhicules en provenance ou à destination de pays tiers;

14° " Causes ": les actions, omissions, événements ou conditions, ou une combinaison de ceux-ci, qui ont conduit à l'accident ou l'incident;

15° " Centre de formation ": une entité reconnue par l'autorité de sécurité pour donner des cours de formation;

16° " Certificat de sécurité ": le document délivré par l'autorité de sécurité qui a pour objet de démontrer que l'entreprise ferroviaire a établi son système de gestion de la sécurité et est en mesure de satisfaire aux exigences définies dans les STI, dans d'autres dispositions pertinentes du droit européen ainsi que dans les règles de sécurité, afin de maîtriser les risques et de fournir des services de transport sur le réseau en toute sécurité;

17° " Certification du personnel de bord ": la vérification qu'un candidat à la fonction de personnel de bord possède les aptitudes psychologiques, médicales et professionnelles requises;

18° " Conducteur de train ": une personne apte et autorisée à conduire de façon autonome, responsable et

terme: " accompagnateurs de train de voyageurs ". Ce personnel ne comprend pas le personnel de Securail;

10/1° "Bénéfice raisonnable": un taux de rémunération du capital propre qui prend en compte le risque, y compris celui pesant sur les recettes, ou l'absence de risque, encouru par l'exploitant de l'installation de service et qui est conforme au taux moyen constaté dans le secteur concerné au cours des dernières années;

11° "Candidat": toute entreprise ferroviaire, tout regroupement international d'entreprises ferroviaires ou d'autres personnes physiques ou morales ou entités, comme par exemple les autorités compétentes visées dans le Règlement (CE) n° 1370/2007 et les chargeurs, les transitaires et les opérateurs de transports combinés ayant des raisons commerciales ou de service public d'acquérir des capacités de l'infrastructure;

12° " Capacité de l'infrastructure ferroviaire ": la disponibilité permettant de programmer des sillons sollicités pour un élément de l'infrastructure ferroviaire pendant une certaine période;

13° " Cas spécifique ": toute partie du système ferroviaire qui nécessite des dispositions particulières dans les STI, temporaires ou définitives, en raison de contraintes géographiques, topographiques, d'environnement urbain ou de cohérence par rapport au système existant. Cela peut comprendre notamment les lignes et réseaux ferroviaires isolés du reste de l'Union européenne, le gabarit, l'écartement ou l'entraxe des voies, les véhicules exclusivement destinés à un usage local, régional ou historique et les véhicules en provenance ou à destination de pays tiers;

14° " Causes ": les actions, omissions, événements ou conditions, ou une combinaison de ceux-ci, qui ont conduit à l'accident ou l'incident;

15° " Centre de formation ": une entité reconnue par l'autorité de sécurité pour donner des cours de formation;

16° " Certificat de sécurité ": le document délivré par l'autorité de sécurité qui a pour objet de démontrer que l'entreprise ferroviaire a établi son système de gestion de la sécurité et est en mesure de satisfaire aux exigences définies dans les STI, dans d'autres dispositions pertinentes du droit européen ainsi que dans les règles de sécurité, afin de maîtriser les risques et de fournir des services de transport sur le réseau en toute sécurité;

17° (...)

18° " Conducteur de train ": une personne apte et autorisée à conduire de façon autonome, responsable et

sûre des trains, y compris les locomotives, les locomotives de manœuvre, les trains de travaux, les véhicules ferroviaires d'entretien et d'assistance ou les trains destinés au transport ferroviaire de passagers ou de marchandises;

19° " Constituant d'interopérabilité ": tout composant élémentaire, groupe de composants, sous-ensemble ou ensemble complet de matériels incorporés ou destinés à être incorporés dans un sous-système, dont dépend directement ou indirectement l'interopérabilité du système ferroviaire. La notion de " constituant " recouvre des objets matériels mais aussi immatériels comme les logiciels;

20° "Coordination": la procédure mise en œuvre par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et les candidats afin de rechercher une solution en cas de demandes concurrentes pour la réservation de capacités de l'infrastructure ferroviaire;

21° " Détenteur ": la personne ou l'entité propriétaire du véhicule ou disposant d'un droit de disposition sur celui-ci, qui exploite ledit véhicule à titre de moyen de transport et est inscrite en tant que telle au registre national des véhicules (RNV);

22° " Document de référence du réseau ": le document qui précise, de manière détaillée, la description du réseau, les règles générales pour y circuler, les délais, les procédures et les critères relatifs aux systèmes de tarification et de répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire; ce document contient aussi toutes les autres informations nécessaires pour permettre l'introduction de demandes de capacités de l'infrastructure ferroviaire;

23° " Enquête ": une procédure visant à prévenir les accidents et incidents et consistant à collecter et analyser des informations, à tirer des conclusions, y compris la détermination des causes et, le cas échéant, à formuler des recommandations en matière de sécurité;

24° " Enquêteur principal ": la personne responsable de l'organisation, de la conduite et du contrôle d'une enquête;

25° " Entité adjudicatrice ": toute entité publique ou privée, qui commande la conception et/ou la construction, le renouvellement ou le réaménagement d'un sous-système. Cette entité peut être une entreprise ferroviaire, un gestionnaire d'infrastructure ou un détenteur, ou bien le concessionnaire qui est chargé de la mise en œuvre d'un projet;

26° " Entité chargée de l'entretien ": une entité chargée de l'entretien d'un véhicule et inscrite en tant que telle dans le Registre national des véhicules;

27° " Entreprise ferroviaire ": toute entreprise à statut privé ou public et titulaire d'une licence conformément

sûre des trains, y compris les locomotives, les locomotives de manœuvre, les trains de travaux, les véhicules ferroviaires d'entretien et d'assistance ou les trains destinés au transport ferroviaire de passagers ou de marchandises;

19° " Constituant d'interopérabilité ": tout composant élémentaire, groupe de composants, sous-ensemble ou ensemble complet de matériels incorporés ou destinés à être incorporés dans un sous-système, dont dépend directement ou indirectement l'interopérabilité du système ferroviaire. La notion de " constituant " recouvre des objets matériels mais aussi immatériels comme les logiciels;

20° "Coordination": la procédure mise en œuvre par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et les candidats afin de rechercher une solution en cas de demandes concurrentes pour la réservation de capacités de l'infrastructure ferroviaire;

21° " Détenteur ": la personne ou l'entité propriétaire du véhicule ou disposant d'un droit de disposition sur celui-ci, qui exploite ledit véhicule à titre de moyen de transport et est inscrite en tant que telle au registre national des véhicules (RNV);

22° " Document de référence du réseau ": le document qui précise, de manière détaillée, la description du réseau, les règles générales pour y circuler, les délais, les procédures et les critères relatifs aux systèmes de tarification et de répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire; ce document contient aussi toutes les autres informations nécessaires pour permettre l'introduction de demandes de capacités de l'infrastructure ferroviaire;

23° " Enquête ": une procédure visant à prévenir les accidents et incidents et consistant à collecter et analyser des informations, à tirer des conclusions, y compris la détermination des causes et, le cas échéant, à formuler des recommandations en matière de sécurité;

24° " Enquêteur principal ": la personne responsable de l'organisation, de la conduite et du contrôle d'une enquête;

25° " Entité adjudicatrice ": toute entité publique ou privée, qui commande la conception et/ou la construction, le renouvellement ou le réaménagement d'un sous-système. Cette entité peut être une entreprise ferroviaire, un gestionnaire d'infrastructure ou un détenteur, ou bien le concessionnaire qui est chargé de la mise en œuvre d'un projet;

26° " Entité chargée de l'entretien ": une entité chargée de l'entretien d'un véhicule et inscrite en tant que telle dans le Registre national des véhicules;

27° " Entreprise ferroviaire ": toute entreprise à statut privé ou public et titulaire d'une licence conformément

à la législation européenne applicable, dont l'activité principale est la fourniture de prestations de transport de marchandises et/ou de voyageurs par chemin de fer, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise; ce terme recouvre aussi les entreprises qui assurent uniquement la traction;

28° " Exigences essentielles ": l'ensemble des conditions décrites à l'annexe 16 auxquelles doivent satisfaire le système ferroviaire, les sous-systèmes et les constituants d'interopérabilité y compris les interfaces;

28/1° "Exploitant d'installation de service": toute entité publique ou privée chargée de gérer une ou plusieurs installations de service ou de fournir à des entreprises ferroviaires un ou plusieurs des services visés à l'annexe 1^{re}, points 2, 3 et 4;

29° "Gestionnaire de l'infrastructure": tout organisme ou toute entreprise chargés en particulier de l'établissement, de la gestion et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire, y compris la gestion du trafic, et du système de signalisation et de contrôle-commande. Les fonctions de gestionnaire de l'infrastructure sur tout ou partie d'un réseau peuvent être attribuées à plusieurs organismes ou entreprises;

30° " Horaire de service ": les données définissant tous les mouvements programmés des trains et du matériel roulant, sur l'infrastructure ferroviaire concernée, pendant la période de validité de cet horaire;

31° " Incident ": tout événement, autre qu'un accident ou un accident grave, lié à l'exploitation de trains et affectant la sécurité d'exploitation;

32° "Infrastructure ferroviaire": l'ensemble des éléments visés à l'annexe 23;

33° " Infrastructure saturée ": la section de l'infrastructure ferroviaire pour laquelle les demandes de capacités de l'infrastructure ferroviaire ne peuvent être totalement satisfaites pendant certaines périodes, même après coordination des différentes demandes de réservation de capacités;

33/1° "Installation de service": l'installation, y compris les terrains, bâtiments et équipements qui ont été spécialement aménagés, en totalité ou en partie, pour permettre la fourniture d'un ou plusieurs des services visés à l'annexe 1^{re}, points 2, 3 et 4;

34° " Interopérabilité ": l'aptitude d'un système ferroviaire à permettre la circulation sûre et sans rupture de trains en accomplissant les performances requises pour ces lignes. Cette aptitude dépend de l'ensemble des conditions réglementaires, techniques et opérationnelles qui doivent être remplies pour satisfaire aux exigences essentielles;

34/1° "Itinéraire de substitution": un autre itinéraire entre la même origine et la même destination,

à la législation européenne applicable, dont l'activité principale est la fourniture de prestations de transport de marchandises et/ou de voyageurs par chemin de fer, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise; ce terme recouvre aussi les entreprises qui assurent uniquement la traction;

28° " Exigences essentielles ": l'ensemble des conditions décrites à l'annexe 16 auxquelles doivent satisfaire le système ferroviaire, les sous-systèmes et les constituants d'interopérabilité y compris les interfaces;

28/1° "Exploitant d'installation de service": toute entité publique ou privée chargée de gérer une ou plusieurs installations de service ou de fournir à des entreprises ferroviaires un ou plusieurs des services visés à l'annexe 1^{re}, points 2, 3 et 4;

29° "Gestionnaire de l'infrastructure": tout organisme ou toute entreprise chargés en particulier de l'établissement, de la gestion et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire, y compris la gestion du trafic, et du système de signalisation et de contrôle-commande. Les fonctions de gestionnaire de l'infrastructure sur tout ou partie d'un réseau peuvent être attribuées à plusieurs organismes ou entreprises;

30° " Horaire de service ": les données définissant tous les mouvements programmés des trains et du matériel roulant, sur l'infrastructure ferroviaire concernée, pendant la période de validité de cet horaire;

31° " Incident ": tout événement, autre qu'un accident ou un accident grave, lié à l'exploitation de trains et affectant la sécurité d'exploitation;

32° "Infrastructure ferroviaire": l'ensemble des éléments visés à l'annexe 23;

33° " Infrastructure saturée ": la section de l'infrastructure ferroviaire pour laquelle les demandes de capacités de l'infrastructure ferroviaire ne peuvent être totalement satisfaites pendant certaines périodes, même après coordination des différentes demandes de réservation de capacités;

33/1° "Installation de service": l'installation, y compris les terrains, bâtiments et équipements qui ont été spécialement aménagés, en totalité ou en partie, pour permettre la fourniture d'un ou plusieurs des services visés à l'annexe 1^{re}, points 2, 3 et 4;

34° " Interopérabilité ": l'aptitude d'un système ferroviaire à permettre la circulation sûre et sans rupture de trains en accomplissant les performances requises pour ces lignes. Cette aptitude dépend de l'ensemble des conditions réglementaires, techniques et opérationnelles qui doivent être remplies pour satisfaire aux exigences essentielles;

34/1° "Itinéraire de substitution": un autre itinéraire entre la même origine et la même destination,

l'entreprise ferroviaire pouvant substituer un itinéraire à l'autre pour exploiter le service de fret ou de transport de voyageurs concerné;

35° "Licence": une autorisation accordée par l'autorité responsable des licences à une entreprise à laquelle la qualité de fournisseur de services de transport ferroviaire en tant qu'entreprise ferroviaire est reconnue. Cette qualité peut être limitée à l'exploitation de certains types de services;

36° "Licence de conducteur de train": le permis délivré à un conducteur de train par l'autorité de sécurité attestant que le conducteur remplit des conditions minimales en matière d'exigences médicales, psychologiques, de scolarité de base et de compétences professionnelles générales;

37° "Méthodes de sécurité communes (MSC)": les méthodes qui sont élaborées pour décrire comment évaluer les niveaux de sécurité, la réalisation des objectifs de sécurité et la conformité à d'autres exigences en matière de sécurité;

38° "Ministre": le ministre qui a la régulation du transport ferroviaire dans ses attributions;

39° "Mise en exploitation": ensemble des opérations en ce compris la mise à jour de l'agrément de sécurité et des certificats de sécurité par lesquelles l'utilisation d'un sous-système ou d'un ensemble de sous-systèmes est autorisé sur le réseau ferroviaire belge;

40° "Mise en service": l'ensemble des opérations par lesquelles un sous-système ou un véhicule est mis en état de fonctionnement nominal;

41° "Norme harmonisée": toute norme européenne adoptée par l'un des organismes de normalisation européens énumérés à l'annexe Ire de la Directive 98/34/CE du Parlement européen et du Conseil du 22 juin 1998 prévoyant une procédure d'information dans le domaine des normes et réglementations techniques et des règles relatives aux services de la société de l'information et qui, seule ou conjointement à d'autres normes, constitue une solution pour le respect d'une disposition légale;

42° "Objectifs de sécurité communs (OSC)": les niveaux de sécurité que doivent au moins atteindre les différentes parties du système ferroviaire (comme le système ferroviaire conventionnel, le système ferroviaire à grande vitesse, les tunnels ferroviaires de grande longueur ou les lignes uniquement utilisées pour le transport de marchandises) et le système dans son ensemble, exprimés sous forme de critères d'acceptation des risques;

43° "Organe de contrôle": l'autorité de régulation économique du transport ferroviaire;

44° "Organisme d'enquête": l'organe chargé de mener

l'entreprise ferroviaire pouvant substituer un itinéraire à l'autre pour exploiter le service de fret ou de transport de voyageurs concerné;

35° "Licence": une autorisation accordée par l'autorité responsable des licences à une entreprise à laquelle la qualité de fournisseur de services de transport ferroviaire en tant qu'entreprise ferroviaire est reconnue. Cette qualité peut être limitée à l'exploitation de certains types de services;

36° "Licence de conducteur de train": le permis délivré à un conducteur de train par l'autorité de sécurité attestant que le conducteur remplit des conditions minimales en matière d'exigences médicales, psychologiques, de scolarité de base et de compétences professionnelles générales;

37° "Méthodes de sécurité communes (MSC)": les méthodes qui sont élaborées pour décrire comment évaluer les niveaux de sécurité, la réalisation des objectifs de sécurité et la conformité à d'autres exigences en matière de sécurité;

38° "Ministre": le ministre qui a la régulation du transport ferroviaire dans ses attributions;

39° (...)

40° "Mise en service": l'ensemble des opérations par lesquelles un sous-système ou un véhicule est mis en état de fonctionnement nominal;

41° "Norme harmonisée": toute norme européenne adoptée par l'un des organismes de normalisation européens énumérés à l'annexe Ire de la Directive 98/34/CE du Parlement européen et du Conseil du 22 juin 1998 prévoyant une procédure d'information dans le domaine des normes et réglementations techniques et des règles relatives aux services de la société de l'information et qui, seule ou conjointement à d'autres normes, constitue une solution pour le respect d'une disposition légale;

42° "Objectifs de sécurité communs (OSC)": les niveaux de sécurité que doivent au moins atteindre les différentes parties du système ferroviaire (comme le système ferroviaire conventionnel, le système ferroviaire à grande vitesse, les tunnels ferroviaires de grande longueur ou les lignes uniquement utilisées pour le transport de marchandises) et le système dans son ensemble, exprimés sous forme de critères d'acceptation des risques;

43° "Organe de contrôle": l'autorité de régulation économique du transport ferroviaire;

les enquêtes sur les accidents et les incidents;

45° " Organismes désignés ": les organismes chargés d'instruire la procédure de vérification des sous-systèmes par rapport aux règles nationales techniques en l'absence de STI ou en cas de dérogation à celles-ci;

46° " Organismes notifiés ": les organismes chargés d'évaluer la conformité ou l'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité ou d'instruire la procédure de vérification " CE " des sous-systèmes;

47° " Paramètre fondamental ": toute condition réglementaire, technique ou opérationnelle qui est essentielle pour l'interopérabilité et qui est spécifiée dans les STI pertinentes;

48° " Partie intéressée ": l'entreprise ferroviaire qui a introduit une demande de capacités de l'infrastructure ainsi que les autres parties qui souhaitent formuler des commentaires au sujet de l'incidence que l'horaire de service pourrait avoir sur leur aptitude à fournir des services ferroviaires durant la période de validité de l'horaire de service;

49° " Personnel de bord ": le personnel composé, d'une part, des conducteurs de train et, d'autre part, des autres personnels de bord assurant des tâches déterminantes pour la sécurité;

50° " Plan de renforcement des capacités ": une mesure ou une série de mesures, assorties d'un calendrier de mise en œuvre et visant à réduire les contraintes en matière de capacité qui entraînent la déclaration d'une section de l'infrastructure ferroviaire comme " infrastructure saturée ";

51° " Projet à un stade avancé de développement ": tout projet dont la phase de planification/construction est à un stade tel qu'une modification des spécifications techniques serait inacceptable pour l'Etat membre concerné. Cet empêchement peut être de nature juridique, contractuelle, économique, financière, sociale ou environnementale et doit être dûment justifié;

52° " Réaménagement ": les travaux importants de modification d'un sous-système ou d'une partie de sous-système améliorant les performances globales du sous-système;

53° " Registre national des véhicules (RNV) ": le registre des véhicules autorisés à circuler sur le réseau ferroviaire belge;

54° " Règles nationales techniques ": les règles de sécurité visées à l'article 171 du présent Code ferroviaire;

55° " Règles de sécurité ": toutes les règles qui contiennent des exigences en matière de sécurité ferroviaire, imposées sur le réseau belge, quel que soit l'organisme qui les édicte;

56° " Règles nationales de sécurité ": toutes les règles

44° " Organisme d'enquête ": l'organe chargé de mener les enquêtes sur les accidents et les incidents;

45° " Organismes désignés ": les organismes chargés d'instruire la procédure de vérification des sous-systèmes par rapport aux règles nationales techniques en l'absence de STI ou en cas de dérogation à celles-ci;

46° " Organismes notifiés ": les organismes chargés d'évaluer la conformité ou l'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité ou d'instruire la procédure de vérification " CE " des sous-systèmes;

47° " Paramètre fondamental ": toute condition réglementaire, technique ou opérationnelle qui est essentielle pour l'interopérabilité et qui est spécifiée dans les STI pertinentes;

48° " Partie intéressée ": l'entreprise ferroviaire qui a introduit une demande de capacités de l'infrastructure ainsi que les autres parties qui souhaitent formuler des commentaires au sujet de l'incidence que l'horaire de service pourrait avoir sur leur aptitude à fournir des services ferroviaires durant la période de validité de l'horaire de service;

49° " Personnel de bord ": le personnel composé, d'une part, des conducteurs de train et, d'autre part, des autres personnels de bord assurant des tâches déterminantes pour la sécurité;

50° " Plan de renforcement des capacités ": une mesure ou une série de mesures, assorties d'un calendrier de mise en œuvre et visant à réduire les contraintes en matière de capacité qui entraînent la déclaration d'une section de l'infrastructure ferroviaire comme " infrastructure saturée ";

51° " Projet à un stade avancé de développement ": tout projet dont la phase de planification/construction est à un stade tel qu'une modification des spécifications techniques serait inacceptable pour l'Etat membre concerné. Cet empêchement peut être de nature juridique, contractuelle, économique, financière, sociale ou environnementale et doit être dûment justifié;

52° " Réaménagement ": les travaux importants de modification d'un sous-système ou d'une partie de sous-système améliorant les performances globales du sous-système;

53° " Registre national des véhicules (RNV) ": le registre des véhicules autorisés à circuler sur le réseau ferroviaire belge;

54° " Règles nationales techniques ": les règles de sécurité visées à l'article 171 du présent Code ferroviaire;

55° " Règles de sécurité ": toutes les règles qui contiennent des exigences en matière de sécurité ferroviaire, imposées sur le réseau belge, quel que soit l'organisme qui les édicte;

qui contiennent des exigences en matière de sécurité ferroviaire, qui sont imposées au niveau du réseau ferroviaire belge et sont applicables à plus d'une entreprise ferroviaire, quel que soit l'organisme qui les prescrit;

57° "Renouvellement de l'infrastructure ferroviaire": les travaux importants de substitution d'un sous-système ou d'une partie de sous-système ne modifiant pas les performances globales du sous-système;

58° "Répartition": l'affectation par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire des capacités de l'infrastructure ferroviaire;

59° "Réseau": l'ensemble de l'infrastructure ferroviaire gérée par un gestionnaire de l'infrastructure;

60° "Série": un nombre de véhicules identiques dont la conception relève du même type;

61° "Service de fret international": un service de transport dans le cadre duquel le train franchit au moins une frontière d'un Etat membre; le train peut être assemblé et/ou divisé, et les différentes parties le constituant peuvent avoir des provenances et destinations différentes, à condition que tous les wagons franchissent au moins une frontière;

61/1° "Service de maintenance lourde": les travaux qui ne sont pas effectués de manière régulière et dans le cadre des activités quotidiennes, et qui impliquent que le véhicule soit retiré du service;

62° "Service international de transport de voyageurs": un service de transport de voyageurs dans le cadre duquel le train franchit au moins une frontière d'un Etat membre et dont l'objet principal est le transport de voyageurs entre des gares situées dans des Etats membres différents; le train peut être divisé ou assemblé et divisé, et les différentes parties le constituant peuvent avoir des provenances et des destinations différentes, à condition que toutes les voitures franchissent au moins une frontière;

63° "Service ferroviaire": toute prestation de transport national ou international de voyageurs, de marchandises ou de transport combiné national ou international de marchandises;

63/1° "Services régionaux": les services de transport dont l'objet principal est de répondre aux besoins de transports d'une région, y compris d'une région transfrontalière;

63/2° "Services urbains et suburbains": les services de transport dont l'objet principal est de répondre aux besoins de transports d'un centre urbain ou d'une agglomération, y compris d'une agglomération transfrontalière, ainsi qu'aux besoins de transports entre ce centre ou cette agglomération et ses banlieues;

64° "Sillon": la capacité de l'infrastructure ferroviaire

56° "Règles nationales de sécurité": toutes les règles qui contiennent des exigences en matière de sécurité ferroviaire, qui sont imposées au niveau du réseau ferroviaire belge et sont applicables à plus d'une entreprise ferroviaire, quel que soit l'organisme qui les prescrit;

57° "Renouvellement de l'infrastructure ferroviaire": les travaux importants de substitution d'un sous-système ou d'une partie de sous-système ne modifiant pas les performances globales du sous-système;

58° "Répartition": l'affectation par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire des capacités de l'infrastructure ferroviaire;

59° "Réseau": l'ensemble de l'infrastructure ferroviaire gérée par un gestionnaire de l'infrastructure;

60° "Série": un nombre de véhicules identiques dont la conception relève du même type;

61° "Service de fret international": un service de transport dans le cadre duquel le train franchit au moins une frontière d'un Etat membre; le train peut être assemblé et/ou divisé, et les différentes parties le constituant peuvent avoir des provenances et destinations différentes, à condition que tous les wagons franchissent au moins une frontière;

61/1° "Service de maintenance lourde": les travaux qui ne sont pas effectués de manière régulière et dans le cadre des activités quotidiennes, et qui impliquent que le véhicule soit retiré du service;

62° "Service international de transport de voyageurs": un service de transport de voyageurs dans le cadre duquel le train franchit au moins une frontière d'un Etat membre et dont l'objet principal est le transport de voyageurs entre des gares situées dans des Etats membres différents; le train peut être divisé ou assemblé et divisé, et les différentes parties le constituant peuvent avoir des provenances et des destinations différentes, à condition que toutes les voitures franchissent au moins une frontière;

63° "Service ferroviaire": toute prestation de transport national ou international de voyageurs, de marchandises ou de transport combiné national ou international de marchandises;

63/1° "Services régionaux": les services de transport dont l'objet principal est de répondre aux besoins de transports d'une région, y compris d'une région transfrontalière;

63/2° "Services urbains et suburbains": les services de transport dont l'objet principal est de répondre aux besoins de transports d'un centre urbain ou d'une agglomération, y compris d'une agglomération transfrontalière, ainsi qu'aux besoins de transports entre ce centre ou cette agglomération et ses banlieues;

requis pour faire circuler un train d'un point à un autre au cours d'une période donnée;

65° " Sous-systèmes ": le résultat de la subdivision du système ferroviaire tel qu'indiqué à l'annexe 15 et pour lequel des exigences essentielles doivent être définies. Ces sous-systèmes sont de nature structurelle ou fonctionnelle;

66° " Spécification européenne ": une spécification technique commune, un agrément technique européen ou une norme nationale transposant une norme européenne tels que définis à l'article 67bis de l'arrêté royal du 10 janvier 1996 relatif aux marchés publics de travaux, de fournitures et de services dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des services postaux;

67° " Spécifications techniques d'interopérabilité (STI) ": les spécifications dont chaque sous-système ou partie de sous-système fait l'objet en vue de satisfaire aux exigences essentielles et d'assurer l'interopérabilité du système ferroviaire;

68° " Substitution dans le cadre d'un entretien ": le remplacement de composants par des pièces de fonction et performances identiques dans le cadre d'un entretien préventif ou correcteur;

69° " Système de gestion de la sécurité ": l'organisation et les dispositions établies par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou une entreprise ferroviaire pour assurer la gestion sûre de ses activités;

70° " Système ferroviaire ": le système constitué par les infrastructures ferroviaires, comprenant les lignes et les installations fixes du système ferroviaire, et les véhicules de toute catégorie et origine, qui parcourent ces infrastructures;

71° " Système ferroviaire transeuropéen ": les systèmes ferroviaires transeuropéens conventionnels et à grande vitesse décrits à l'annexe 14;

71/1° " Transit ": la traversée du territoire de l'Union sans chargement ni déchargement de marchandises et/ou sans prise en charge ni dépose de voyageurs sur ce territoire;

72° Type de véhicule ": un type de véhicule définissant les caractéristiques de conception essentielles du véhicule, telles que visées par l'attestation d'examen de type " CE " unique décrite dans le module B de l'annexe II de la Décision n° 768/2008/CE du Parlement européen et du Conseil du 9 juillet 2008 relative à un cadre commun pour la commercialisation des produits et abrogeant la Décision 93/465/CEE du Conseil;

73° " Véhicule ": un véhicule ferroviaire apte à circuler sur ses propres roues sur une ligne ferroviaire,

64° " Sillon ": la capacité de l'infrastructure ferroviaire requise pour faire circuler un train d'un point à un autre au cours d'une période donnée;

65° " Sous-systèmes ": le résultat de la subdivision du système ferroviaire tel qu'indiqué à l'annexe 15 et pour lequel des exigences essentielles doivent être définies. Ces sous-systèmes sont de nature structurelle ou fonctionnelle;

66° " Spécification européenne ": une spécification technique commune, un agrément technique européen ou une norme nationale transposant une norme européenne tels que définis à l'article 67bis de l'arrêté royal du 10 janvier 1996 relatif aux marchés publics de travaux, de fournitures et de services dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des services postaux;

67° " Spécifications techniques d'interopérabilité (STI) ": les spécifications dont chaque sous-système ou partie de sous-système fait l'objet en vue de satisfaire aux exigences essentielles et d'assurer l'interopérabilité du système ferroviaire;

68° " Substitution dans le cadre d'un entretien ": le remplacement de composants par des pièces de fonction et performances identiques dans le cadre d'un entretien préventif ou correcteur;

69° " Système de gestion de la sécurité ": l'organisation et les dispositions établies par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou une entreprise ferroviaire pour assurer la gestion sûre de ses activités;

70° " Système ferroviaire ": le système constitué par les infrastructures ferroviaires, comprenant les lignes et les installations fixes du système ferroviaire, et les véhicules de toute catégorie et origine, qui parcourent ces infrastructures;

71° " Système ferroviaire transeuropéen ": les systèmes ferroviaires transeuropéens conventionnels et à grande vitesse décrits à l'annexe 14;

71/1° " Transit ": la traversée du territoire de l'Union sans chargement ni déchargement de marchandises et/ou sans prise en charge ni dépose de voyageurs sur ce territoire;

72° Type de véhicule ": un type de véhicule définissant les caractéristiques de conception essentielles du véhicule, telles que visées par l'attestation d'examen de type " CE " unique décrite dans le module B de l'annexe II de la Décision n° 768/2008/CE du Parlement européen et du Conseil du 9 juillet 2008 relative à un cadre commun pour la commercialisation des produits et abrogeant la Décision 93/465/CEE du Conseil;

73° " Véhicule ": un véhicule ferroviaire apte à

avec ou sans traction. Un véhicule se compose d'un ou plusieurs sous-systèmes de nature structurelle et fonctionnelle ou de parties de ces sous-systèmes;

74° "Voies de garage": les voies spécifiquement réservées au stationnement temporaire des véhicules ferroviaires entre deux missions;

75° "Décision 2009/561/CE": la décision de la Commission du 22 juillet 2009 modifiant la Décision 2006/679/CE relative à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système contrôle-commande et signalisation du système ferroviaire transeuropéen conventionnel;

76° "Décision 2008/386/CE": la décision de la Commission du 23 avril 2008 modifiant l'annexe A de la Décision 2006/679/CE relative à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système contrôle-commande et signalisation du système ferroviaire transeuropéen conventionnel;

77° "Décision 2006/860/CE": décision de la Commission du 7 novembre 2006 concernant une spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système contrôle-commande et signalisation du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et modifiant l'annexe A de la Décision 2006/679/CE concernant la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système contrôle-commande et signalisation du système ferroviaire transeuropéen conventionnel.

circuler sur ses propres roues sur une ligne ferroviaire, avec ou sans traction. Un véhicule se compose d'un ou plusieurs sous-systèmes de nature structurelle et fonctionnelle ou de parties de ces sous-systèmes;

74° "Voies de garage": les voies spécifiquement réservées au stationnement temporaire des véhicules ferroviaires entre deux missions;

75° "Décision 2009/561/CE": la décision de la Commission du 22 juillet 2009 modifiant la Décision 2006/679/CE relative à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système contrôle-commande et signalisation du système ferroviaire transeuropéen conventionnel;

76° "Décision 2008/386/CE": la décision de la Commission du 23 avril 2008 modifiant l'annexe A de la Décision 2006/679/CE relative à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système contrôle-commande et signalisation du système ferroviaire transeuropéen conventionnel;

77° "Décision 2006/860/CE": décision de la Commission du 7 novembre 2006 concernant une spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système contrôle-commande et signalisation du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et modifiant l'annexe A de la Décision 2006/679/CE concernant la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système contrôle-commande et signalisation du système ferroviaire transeuropéen conventionnel;

78° "Auxiliaire": un sous-traitant chargé d'effectuer toute mission qui lui est confiée par une entreprise ferroviaire ou un gestionnaire de l'infrastructure et considéré dans le cadre de son système de gestion de la sécurité comme ayant un impact sur la sécurité du réseau ferroviaire belge.

Titre 3. – Utilisation de l'infrastructure ferroviaire

Chapitre 1^{er}. – Accès à l'infrastructure ferroviaire

Section 1^{re}. – Droit d'accès et de transit

Art. 7. Toute entreprise ferroviaire voulant effectuer les services de transport ferroviaire et avoir accès à l'infrastructure ferroviaire doit être en possession:

1° d'une licence appropriée aux types de services qu'elle offre et délivrée par l'autorité compétente d'un Etat membre de l'Union européenne;

2° d'un certificat de sécurité ferroviaire;

3° de capacités disponibles de l'infrastructure ferroviaire octroyées par le gestionnaire de

Titre 3. – Utilisation de l'infrastructure ferroviaire

Chapitre 1^{er}. – Accès à l'infrastructure ferroviaire

Section 1^{re}. – Droit d'accès et de transit

Art. 7. Toute entreprise ferroviaire voulant effectuer les services de transport ferroviaire et avoir accès à l'infrastructure ferroviaire doit être en possession:

1° d'une licence appropriée aux types de services qu'elle offre et délivrée par l'autorité compétente d'un Etat membre de l'Union européenne;

2° d'un certificat de sécurité ferroviaire;

3° de capacités disponibles de l'infrastructure ferroviaire octroyées par le gestionnaire de

l'infrastructure ferroviaire

Chapitre 3. – Relations entre le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et les entreprises ferroviaires

Section 2. - Accords

Art. 23. Toute utilisation de l'infrastructure par *le bénéficiaire d'un sillon* donne lieu préalablement à un accord conclu entre le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire avec l'entreprise ferroviaire assurant des services de transport ferroviaire, définissant les droits et obligations respectifs de chaque partie. Les conditions régissant cet accord sont non discriminatoires, transparentes et conformes aux dispositions légales et réglementaires en vigueur.

Cet accord spécifie notamment les modalités de mise en œuvre des règles de sécurité.

Cet accord contient également un système d'amélioration des performances qui consiste à utiliser les systèmes de tarification de l'utilisation de l'infrastructure en vue d'encourager l'entreprise ferroviaire et le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire à réduire au minimum les défaillances et à améliorer les performances du réseau ferroviaire.

Les principes de base du système d'amélioration des performances énumérés à l'annexe 24, point 2, s'appliquent à l'ensemble du réseau.

Ce système s'applique à l'ensemble du réseau et peut prévoir des sanctions contre les actes à l'origine de défaillances et comporter des compensations pour les entreprises qui sont victimes de ces défaillances ainsi que des primes en cas de bonnes performances dépassant les prévisions basées sur le système d'amélioration des performances.

Conformément à l'annexe 24, point 2, le gestionnaire de l'infrastructure fixe les principes de base du système d'amélioration des performances en accord avec les candidats.

Les parties peuvent recueillir l'avis de l'organe de contrôle sur la compatibilité de l'accord envisagé avec les dispositions du présent Code ferroviaire et de ses arrêtés d'exécution.

Par dérogation à l'article 46, alinéa 2, le gestionnaire de l'infrastructure détermine les règles de calcul et les modalités de paiement des redevances résultant de l'application du système d'amélioration des performances. Il applique ces règles et modalités au plus tard à partir du 1^{er} janvier 2017.

l'infrastructure ferroviaire;

4° d'une couverture de sa responsabilité civile pour un montant minimal que le Roi détermine.

Chapitre 3. – Relations entre le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et les entreprises ferroviaires

Section 2. - Accords

Art. 23. Toute utilisation de l'infrastructure par *une entreprise ferroviaire* donne lieu préalablement à un accord conclu entre le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire avec l'entreprise ferroviaire assurant des services de transport ferroviaire, définissant les droits et obligations respectifs de chaque partie. Les conditions régissant cet accord sont non discriminatoires, transparentes et conformes aux dispositions légales et réglementaires en vigueur.

Cet accord spécifie notamment les modalités de mise en œuvre des règles de sécurité.

Cet accord contient également un système d'amélioration des performances qui consiste à utiliser les systèmes de tarification de l'utilisation de l'infrastructure en vue d'encourager l'entreprise ferroviaire et le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire à réduire au minimum les défaillances et à améliorer les performances du réseau ferroviaire.

Les principes de base du système d'amélioration des performances énumérés à l'annexe 24, point 2, s'appliquent à l'ensemble du réseau.

Ce système s'applique à l'ensemble du réseau et peut prévoir des sanctions contre les actes à l'origine de défaillances et comporter des compensations pour les entreprises qui sont victimes de ces défaillances ainsi que des primes en cas de bonnes performances dépassant les prévisions basées sur le système d'amélioration des performances.

Conformément à l'annexe 24, point 2, le gestionnaire de l'infrastructure fixe les principes de base du système d'amélioration des performances en accord avec les candidats.

Les parties peuvent recueillir l'avis de l'organe de contrôle sur la compatibilité de l'accord envisagé avec les dispositions du présent Code ferroviaire et de ses arrêtés d'exécution.

Par dérogation à l'article 46, alinéa 2, le gestionnaire de l'infrastructure détermine les règles de calcul et les modalités de paiement des redevances résultant de l'application du système d'amélioration des performances. Il applique ces règles et modalités au plus tard à partir du 1^{er} janvier 2017.

Le système d'amélioration des performances établi par l'arrêté royal du 6 juillet 2011 modifiant l'arrêté royal du 9 décembre 2004 relatif à la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire et à la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire est d'application jusqu'à la date d'application du système d'amélioration des performances établi conformément à l'alinéa 7. Jusqu'à la même date, le Roi fixe, par arrêté délibéré en Conseil des ministres les règles de calcul et les modalités de paiement des redevances résultant de l'application du système d'amélioration des performances.

Art. 24. § 1^{er}. (...)

§ 2. Par dérogation à l'article 24, § 1^{er}, alinéa 7, pour les services utilisant une infrastructure désignée conformément à l'article 38, alinéa 2, nécessitant des investissements importants et à long terme dûment justifiés par le candidat, l'accord-cadre peut être conclu pour une durée de quinze ans. Une durée supérieure de quinze ans n'est admissible que dans des cas exceptionnels, notamment lorsqu'il s'agit d'investissements importants et à long terme et spécialement lorsque ceux-ci font l'objet d'engagements contractuels comprenant un plan pluriannuel d'amortissement.

Le candidat peut, dans ce cas, demander une définition détaillée des caractéristiques des capacités, notamment la fréquence, le volume et la qualité des sillons, qui sont mises à sa disposition pour la durée de l'accord-cadre. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire peut réduire les capacités réservées dont l'utilisation, sur une période d'au moins un mois, a été inférieure au seuil prévu à l'article 41, § 4.

Un accord-cadre initial peut être établi pour une période de cinq ans, renouvelable pour cinq ans, sur la base des caractéristiques des capacités utilisées par les candidats assurant des services avant le 1^{er} janvier 2010, afin de tenir compte des investissements spécifiques ou de l'existence de contrats commerciaux. L'organe de contrôle est chargé d'autoriser l'entrée en vigueur d'un tel accord.

§ 3. (...)

Chapitre 6. – L'organe de contrôle

Section 2. – Missions

Art. 62. § 1^{er}. Outre les missions conférées en vertu de la loi, l'organe de contrôle est investi des missions décrites dans le présent article.

Le système d'amélioration des performances établi par l'arrêté royal du 6 juillet 2011 modifiant l'arrêté royal du 9 décembre 2004 relatif à la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire et à la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire est d'application jusqu'à la date d'application du système d'amélioration des performances établi conformément à l'alinéa 7. Jusqu'à la même date, le Roi fixe, par arrêté délibéré en Conseil des ministres les règles de calcul et les modalités de paiement des redevances résultant de l'application du système d'amélioration des performances.

Art. 24. § 1^{er}. (...)

§ 2. Par dérogation à l'article 24, § 1^{er}, alinéa 7, pour les services utilisant une infrastructure désignée conformément à l'article 38, alinéa 2, nécessitant des investissements importants et à long terme dûment justifiés par le candidat, l'accord-cadre peut être conclu pour une durée de quinze ans. Une durée supérieure de quinze ans n'est admissible que dans des cas exceptionnels, notamment lorsqu'il s'agit d'investissements importants et à long terme et spécialement lorsque ceux-ci font l'objet d'engagements contractuels comprenant un plan pluriannuel d'amortissement.

Le candidat peut, dans ce cas, demander une définition détaillée des caractéristiques des capacités, notamment la fréquence, le volume et la qualité des sillons, qui sont mises à sa disposition pour la durée de l'accord-cadre. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire peut réduire les capacités réservées dont l'utilisation, sur une période d'au moins un mois, a été inférieure au seuil prévu à l'article 43.

Un accord-cadre initial peut être établi pour une période de cinq ans, renouvelable pour cinq ans, sur la base des caractéristiques des capacités utilisées par les candidats assurant des services avant le 1^{er} janvier 2010, afin de tenir compte des investissements spécifiques ou de l'existence de contrats commerciaux. L'organe de contrôle est chargé d'autoriser l'entrée en vigueur d'un tel accord.

§ 3. (...)

Chapitre 6. – L'organe de contrôle

Section 2. – Missions

Art. 62. § 1^{er}. Outre les missions conférées en vertu de la loi, l'organe de contrôle est investi des missions décrites dans le présent article.

§ 2. Au titre de ses missions de conseil, l'organe de contrôle:

1° donne des avis motivés et soumet des propositions;
2° d'initiative ou à la demande du ministre, effectue des recherches et des études relatives au marché ferroviaire;

3° délivre au ministre les informations nécessaires à l'établissement des règles relatives à la licence, à la tarification, à la répartition des capacités d'infrastructure;

4° coopère avec les organismes de contrôle des autres Etats membres de l'Union européenne afin de coordonner les principes décisionnels dans l'ensemble de l'Union;

5° rend, préalablement à la conclusion ou à la modification de la convention de transport visée à l'article 8 de la loi du 30 août 2013 relative à la réforme des chemins de fer belges, un avis motivé quant à son contenu.

§ 3. Au titre de ses missions de contrôle, l'organe de contrôle:

1° contrôle la conformité du document de référence du réseau, dans ses versions provisoires et définitives, au présent Code ferroviaire et à ses arrêtés d'exécution;

2° veille à ce que les redevances soient conformes aux dispositions du présent Code ferroviaire, de ses arrêtés d'exécution et du document de référence du réseau et appliquées de manière non discriminatoire;

3° veille à ce que la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire soit conforme aux dispositions de la présente loi, de ses arrêtés d'exécution et du document de référence du réseau;

4° sans préjudice de la loi sur la protection de la concurrence économique coordonnée le 15 septembre 2006, contrôle la concurrence sur les marchés des services ferroviaires, y compris le marché du transport de fret ferroviaire;

5° détermine, à la suite d'une demande du ministre, le ministre ayant attribué un service ferroviaire de transport de voyageurs défini dans un contrat de service public ou des entreprises ferroviaires concernées, si le principal objectif d'un service de transport de voyageurs est le transport de voyageurs *entre deux gares* situées dans des Etats membres différents; Le Roi peut arrêter la procédure et les critères à respecter lors de cet examen;

6° vérifie le respect de l'article 4;

7° réalise, à la demande du ministre qui a les Entreprises publiques dans ses attributions, un audit annuel de l'exécution de la convention de transport visée à l'article 8 de la loi du 30 août 2013 relative à la réforme des chemins de fer belges;

§ 2. Au titre de ses missions de conseil, l'organe de contrôle:

1° donne des avis motivés et soumet des propositions;
2° d'initiative ou à la demande du ministre, effectue des recherches et des études relatives au marché ferroviaire;

3° délivre au ministre les informations nécessaires à l'établissement des règles relatives à la licence, à la tarification, à la répartition des capacités d'infrastructure;

4° coopère avec les organismes de contrôle des autres Etats membres de l'Union européenne afin de coordonner les principes décisionnels dans l'ensemble de l'Union;

5° rend, préalablement à la conclusion ou à la modification de la convention de transport visée à l'article 8 de la loi du 30 août 2013 relative à la réforme des chemins de fer belges, un avis motivé quant à son contenu.

§ 3. Au titre de ses missions de contrôle, l'organe de contrôle:

1° contrôle la conformité du document de référence du réseau, dans ses versions provisoires et définitives, au présent Code ferroviaire et à ses arrêtés d'exécution;

2° veille à ce que les redevances soient conformes aux dispositions du présent Code ferroviaire, de ses arrêtés d'exécution et du document de référence du réseau et appliquées de manière non discriminatoire;

3° veille à ce que la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire soit conforme aux dispositions de la présente loi, de ses arrêtés d'exécution et du document de référence du réseau;

4° sans préjudice de la loi sur la protection de la concurrence économique coordonnée le 15 septembre 2006, contrôle la concurrence sur les marchés des services ferroviaires, y compris le marché du transport de fret ferroviaire;

5° détermine, à la suite d'une demande du ministre, le ministre ayant attribué un service ferroviaire de transport de voyageurs défini dans un contrat de service public ou des entreprises ferroviaires concernées, si le principal objectif d'un service de transport de voyageurs est le transport de voyageurs *entre des gares* situées dans des Etats membres différents; Le Roi peut arrêter la procédure et les critères à respecter lors de cet examen;

6° vérifie le respect de l'article 4;

7° réalise, à la demande du ministre qui a les Entreprises publiques dans ses attributions, un audit annuel de l'exécution de la convention de transport visée à l'article 8 de la loi du 30 août 2013 relative à la réforme des chemins de fer belges;

8° réalise, à la demande du ministre qui a la régulation du transport ferroviaire dans ses attributions, un audit annuel de l'exécution de la méthode d'enregistrement des perturbations utilisée par le gestionnaire de l'infrastructure telle que visée à l'article 31/2 de l'arrêté royal du 9 décembre 2004 relatif à la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire et à la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire;

9° contrôle l'accès aux services et leur tarification conformément à l'article 9;

10° vérifie que l'exercice de la servitude perpétuelle visée à l'article 156quater, § 1^{er}, de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques ne porte pas atteinte au droit d'accès visé à l'article 9 du Code ferroviaire.

Sans préjudice des compétences des autorités nationales de concurrence pour assurer la concurrence sur le marché des services ferroviaires, l'organe de contrôle est habilité à assurer le suivi de la situation de la concurrence sur les marchés des services ferroviaires et, en particulier, à contrôler l'alinéa 1er, 1° à 10°, de sa propre initiative en vue de prévenir toute discrimination à l'égard des candidats. Il vérifie notamment si le document de référence du réseau contient des clauses discriminatoires ou octroie au gestionnaire de l'infrastructure des pouvoirs discrétionnaires pouvant être utilisés à des fins de discrimination à l'égard des candidats.

§ 4. Au titre de sa mission de règlement administratif des litiges, l'organe de contrôle tranche:

1° dans les dix jours ouvrables, les litiges dans la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, sans préjudice des voies de recours existantes, à la requête, soit du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, soit d'un candidat;

2° dans les trente jours ouvrables, les litiges concernant l'exécution de la convention de transport visée à l'article 8 de la loi du 30 août 2013 relative à la réforme des chemins de fer belges, à la demande du gestionnaire de l'infrastructure ou de l'entreprise ferroviaire;

3° dans les dix jours ouvrables, les litiges relatifs au système d'amélioration des performances, sans préjudice des voies de recours existantes, à la demande du gestionnaire de l'infrastructure ou d'une entreprise ferroviaire.

Le Roi fixe les modalités de ce règlement des litiges. Ce règlement est également exposé dans le document de référence du réseau.

§ 5. Au titre de ses missions de recours administratif, l'organe de contrôle peut être saisi sur plainte écrite,

8° réalise, à la demande du ministre qui a la régulation du transport ferroviaire dans ses attributions, un audit annuel de l'exécution de la méthode d'enregistrement des perturbations utilisée par le gestionnaire de l'infrastructure telle que visée à l'article 31/2 de l'arrêté royal du 9 décembre 2004 relatif à la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire et à la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire;

9° contrôle l'accès aux services et leur tarification conformément à l'article 9;

10° vérifie que l'exercice de la servitude perpétuelle visée à l'article 156quater, § 1^{er}, de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques ne porte pas atteinte au droit d'accès visé à l'article 9 du Code ferroviaire.

Sans préjudice des compétences des autorités nationales de concurrence pour assurer la concurrence sur le marché des services ferroviaires, l'organe de contrôle est habilité à assurer le suivi de la situation de la concurrence sur les marchés des services ferroviaires et, en particulier, à contrôler l'alinéa 1er, 1° à 10°, de sa propre initiative en vue de prévenir toute discrimination à l'égard des candidats. Il vérifie notamment si le document de référence du réseau contient des clauses discriminatoires ou octroie au gestionnaire de l'infrastructure des pouvoirs discrétionnaires pouvant être utilisés à des fins de discrimination à l'égard des candidats.

§ 4. Au titre de sa mission de règlement administratif des litiges, l'organe de contrôle tranche:

1° dans les dix jours ouvrables, les litiges dans la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, sans préjudice des voies de recours existantes, à la requête, soit du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, soit d'un candidat;

2° dans les trente jours ouvrables, les litiges concernant l'exécution de la convention de transport visée à l'article 8 de la loi du 30 août 2013 relative à la réforme des chemins de fer belges, à la demande du gestionnaire de l'infrastructure ou de l'entreprise ferroviaire;

3° dans les dix jours ouvrables, les litiges relatifs au système d'amélioration des performances, sans préjudice des voies de recours existantes, à la demande du gestionnaire de l'infrastructure ou d'une entreprise ferroviaire.

Le Roi fixe les modalités de ce règlement des litiges. Ce règlement est également exposé dans le document de référence du réseau.

§ 5. Au titre de ses missions de recours administratif, l'organe de contrôle peut être saisi sur plainte écrite,

notifiée par envoi recommandé, par tout candidat, notamment pour introduire un recours contre les décisions prises par le gestionnaire de l'infrastructure ou, le cas échéant, par l'entreprise ferroviaire ou l'exploitant d'une installation de service, s'il s'estime victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice en ce qui concerne:

1° le document de référence du réseau, dans ses versions provisoires et définitives, ou les critères qu'il contient;

2° la procédure de répartition des capacités d'infrastructure et ses résultats et les obligations qui en découlent;

3° le système de tarification, en ce compris le système d'amélioration des performances visé à l'article 23, alinéa 3, le niveau ou la structure des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et les obligations qui en découlent;

4° les dispositions en matière d'accès à l'infrastructure ferroviaire visées aux articles 5, 6, 7, 1° et 3°, 8 et 9;

5° les dispositions en matière d'accès aux installations de service visées à l'article 9;

6° l'exercice de la servitude perpétuelle visée à l'article 156quater, § 1^{er}, de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques.

Le recours administratif n'est pas suspensif de la décision attaquée, sauf décision contraire motivée de l'organe de contrôle à la demande de la partie plaignante.

§ 6. L'organe de contrôle décide sur les contestations qui lui sont soumises par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire en ce qui concerne l'attribution des minutes de retard dans le cadre du système d'amélioration des performances visé à l'article 23, alinéa 5.

Section 3. - Pouvoirs

Art. 63. § 1^{er}. En exécution de ses missions de conseil, l'organe de contrôle rend des avis.

§ 2. En exécution de sa mission de règlement administratif des litiges, l'organe de contrôle prend des décisions individuelles motivées.

notifiée par envoi recommandé, par tout candidat, notamment pour introduire un recours contre les décisions prises par le gestionnaire de l'infrastructure ou, le cas échéant, par l'entreprise ferroviaire ou l'exploitant d'une installation de service, s'il s'estime victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice en ce qui concerne:

1° le document de référence du réseau, dans ses versions provisoires et définitives, ou les critères qu'il contient;

2° la procédure de répartition des capacités d'infrastructure et ses résultats et les obligations qui en découlent;

3° le système de tarification, en ce compris le système d'amélioration des performances visé à l'article 23, alinéa 3, le niveau ou la structure des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et les obligations qui en découlent;

4° les dispositions en matière d'accès à l'infrastructure ferroviaire visées aux articles 5, 6, 7, 8 et 9;

5° les dispositions en matière d'accès aux installations de service visées à l'article 9;

6° l'exercice de la servitude perpétuelle visée à l'article 156quater, § 1^{er}, de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques.

Le recours administratif n'est pas suspensif de la décision attaquée, sauf décision contraire motivée de l'organe de contrôle à la demande de la partie plaignante.

§ 6. L'organe de contrôle décide sur les contestations qui lui sont soumises par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire en ce qui concerne l'attribution des minutes de retard dans le cadre du système d'amélioration des performances visé à l'article 23, alinéa 5.

Section 3. - Pouvoirs

Art. 63. § 1^{er}. En exécution de ses missions de conseil, l'organe de contrôle rend des avis.

§ 2. En exécution de sa mission de règlement administratif des litiges, l'organe de contrôle prend des décisions individuelles motivées.

Au cas où un recours est introduit contre un refus d'octroyer des capacités ou contre les modalités d'une proposition de capacités, l'organe de contrôle soit confirme qu'il n'y a pas lieu de modifier la décision prise par le gestionnaire d'infrastructure, soit modifie la décision incriminée conformément à sa décision.

§ 3. En exécution de ses missions de contrôle et de recours administratif, l'organe de contrôle prend toute mesure nécessaire, y compris des mesures conservatoires et des amendes administratives, pour mettre fin aux infractions relatives au document de référence du réseau, à la répartition des capacités, à la tarification de l'infrastructure et aux dispositions en matière d'accès, conformément aux articles 64 et 65, et notamment en matière d'accès aux installations de service conformément à l'article 9.

Au cas où un recours est introduit contre un refus d'octroyer des capacités ou contre les modalités d'une proposition de capacités, l'organisme de contrôle soit confirme qu'il n'y a pas lieu de modifier la décision prise par le gestionnaire de l'infrastructure, soit modifie la décision incriminée conformément à sa décision.

§ 4. L'organe de contrôle est habilité à effectuer des audits ou à commander des audits externes auprès du gestionnaire de l'infrastructure, des exploitants d'installations de service et, le cas échéant, auprès des entreprises ferroviaires pour vérifier le respect des dispositions relatives à la séparation comptable établies à l'article 4. A cet égard, l'organe de contrôle est habilité à demander toute information utile. En particulier, il est habilité à demander au gestionnaire de l'infrastructure, aux exploitants d'installations de service et à toutes les entreprises ou autres entités qui assurent ou intègrent différents types de services de transport ferroviaire ou de gestion de l'infrastructure, tels que visés à l'article 4, § 1^{er}, et à l'article 9 la totalité ou une partie des informations comptables mentionnées à l'annexe 26, avec un degré de détail suffisant au regard de ce qui est jugé nécessaire et proportionné.

Sans préjudice des pouvoirs des autorités nationales chargées des questions en matière d'aides d'Etat, l'organisme de contrôle peut en outre tirer des comptes des conclusions au sujet de problèmes en matière d'aides d'Etat, conclusions qu'il transmet aux-dites autorités.

Titre 4. – Sécurité d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire

Chapitre 1^{er}. – Règles de sécurité

Art. 68. § 1^{er}. Le cadre réglementaire national des règles de sécurité est composé des règles de sécurité suivantes:

1° les règles relatives aux objectifs et méthodes de sécurité nationaux;

§ 3. En exécution de ses missions de contrôle et de recours administratif, l'organe de contrôle prend toute mesure nécessaire, y compris des mesures conservatoires et des amendes administratives, pour mettre fin aux infractions relatives au document de référence du réseau, à la répartition des capacités, à la tarification de l'infrastructure et aux dispositions en matière d'accès, conformément aux articles 64 et 65, et notamment en matière d'accès aux installations de service conformément à l'article 9.

(...)

§ 4. L'organe de contrôle est habilité à effectuer des audits ou à commander des audits externes auprès du gestionnaire de l'infrastructure, des exploitants d'installations de service et, le cas échéant, auprès des entreprises ferroviaires pour vérifier le respect des dispositions relatives à la séparation comptable établies à l'article 4. A cet égard, l'organe de contrôle est habilité à demander toute information utile. En particulier, il est habilité à demander au gestionnaire de l'infrastructure, aux exploitants d'installations de service et à toutes les entreprises ou autres entités qui assurent ou intègrent différents types de services de transport ferroviaire ou de gestion de l'infrastructure, tels que visés à l'article 4, § 1^{er}, et à l'article 9 la totalité ou une partie des informations comptables mentionnées à l'annexe 26, avec un degré de détail suffisant au regard de ce qui est jugé nécessaire et proportionné.

Sans préjudice des pouvoirs des autorités nationales chargées des questions en matière d'aides d'Etat, l'organisme de contrôle peut en outre tirer des comptes des conclusions au sujet de problèmes en matière d'aides d'Etat, conclusions qu'il transmet aux-dites autorités.

Titre 4. – Sécurité d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire

Chapitre 1^{er}. – Règles de sécurité

Art. 68. § 1^{er}. Le cadre réglementaire national des règles de sécurité est composé des règles de sécurité suivantes:

1° (...)

2° les règles concernant les exigences applicables aux systèmes de gestion de la sécurité, à l'agrément de sécurité du gestionnaire de l'infrastructure et à la certification en matière de sécurité des entreprises ferroviaires;

3° les règles relatives au personnel de sécurité, au matériel roulant et à l'infrastructure ferroviaire;

4° les règles relatives aux enquêtes sur les accidents et les incidents;

5° les règles relatives à l'exploitation de l'infrastructure ferroviaire;

6° les exigences relatives à la circulation des véhicules à caractère patrimonial;

7° les règles internes de sécurité.

§ 2. *Le Roi détermine, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, les règles relatives aux objectifs et méthodes de sécurité.*

Le Roi détermine les règles concernant les exigences applicables aux systèmes de gestion de la sécurité, à l'agrément de sécurité du gestionnaire de l'infrastructure et à la certification en matière de sécurité des entreprises ferroviaires.

Le Roi détermine les exigences applicables au personnel de sécurité, au matériel roulant et à l'infrastructure ferroviaire.

Le Roi détermine les règles relatives aux enquêtes sur les accidents et les incidents.

Le Roi détermine les exigences relatives à la circulation de véhicules à caractère patrimonial sur le réseau.

§ 3. En l'absence de STI ou en complément des STI, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire adopte les règles de sécurité en matière d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire. Ces règles et leurs modifications sont soumises à l'avis conforme de l'autorité de sécurité, selon une procédure déterminée par le Roi.

§ 4. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et chaque entreprise ferroviaire adoptent, chacun en ce qui le concerne, des règles internes de sécurité dans le cadre de leur système de gestion de la sécurité.

§ 5. Le Roi détermine les modalités de publication de l'ensemble de la réglementation visée aux §§ 1^{er} à 3.

Chapitre 2. – Autorité de sécurité

Section 2. - Tâches

Art. 74. § 1^{er}. Les tâches de l'autorité de sécurité sont les suivantes:

1° l'autorisation de la mise en service des sous-

2° les règles concernant les exigences applicables aux systèmes de gestion de la sécurité, à l'agrément de sécurité du gestionnaire de l'infrastructure et à la certification en matière de sécurité des entreprises ferroviaires;

3° les règles relatives au personnel de sécurité, au matériel roulant et à l'infrastructure ferroviaire;

4° les règles relatives aux enquêtes sur les accidents et les incidents;

5° les règles relatives à l'exploitation de l'infrastructure ferroviaire;

6° les exigences relatives à la circulation des véhicules à caractère patrimonial;

7° les règles internes de sécurité.

§ 2. (...)

Le Roi détermine les règles concernant les exigences applicables aux systèmes de gestion de la sécurité, à l'agrément de sécurité du gestionnaire de l'infrastructure et à la certification en matière de sécurité des entreprises ferroviaires.

Le Roi détermine les exigences applicables au personnel de sécurité, au matériel roulant et à l'infrastructure ferroviaire.

Le Roi détermine les règles relatives aux enquêtes sur les accidents et les incidents.

Le Roi détermine les exigences relatives à la circulation de véhicules à caractère patrimonial sur le réseau.

§ 3. En l'absence de STI ou en complément des STI, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire adopte les règles de sécurité en matière d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire. Ces règles et leurs modifications sont soumises à l'avis conforme de l'autorité de sécurité, selon une procédure déterminée par le Roi.

§ 4. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et chaque entreprise ferroviaire adoptent, chacun en ce qui le concerne, des règles internes de sécurité dans le cadre de leur système de gestion de la sécurité.

§ 5. Le Roi détermine les modalités de publication de l'ensemble de la réglementation visée aux §§ 1^{er} à 3.

Chapitre 2. – Autorité de sécurité

Section 2. - Tâches

Art. 74. § 1^{er}. Les tâches de l'autorité de sécurité sont les suivantes:

1° l'autorisation de la mise en service des sous-

systèmes de nature structurelle constituant le système ferroviaire et la vérification de ce qu'ils sont exploités et entretenus conformément aux exigences essentielles les concernant;

2° le contrôle de la conformité des constituants d'interopérabilité aux exigences essentielles;

3° l'autorisation de la mise en service des véhicules;

4° la délivrance, le renouvellement, la modification et le retrait des certificats de sécurité et des agréments de sécurité accordés conformément au chapitre 4, y compris la vérification des conditions et des exigences qui y sont définies et la conformité des activités du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et des entreprises ferroviaires aux exigences prévues pour obtenir l'agrément ou le certificat;

5° la délivrance d'un avis conforme quant aux autres règles nationales de sécurité visées à l'article 68, § 3;

6° le contrôle du respect des règles de sécurité;

7° la mise à jour et l'adaptation du registre national des véhicules en veillant à ce que les véhicules soient dûment inscrits dans le registre national des véhicules et à ce que les informations relatives à la sécurité y figurant soient exactes et tenues à jour;

8° la vérification de la conformité de la fourniture de services de formation aux exigences de sécurité définies dans les STI ou les règles adoptées par le Roi;

9° les tâches relatives à la certification des conducteurs de train visées par les règles arrêtées conformément à l'article 68, § 1^{er}, 3°;

10° les tâches relatives à la certification des conducteurs de train visée au titre 5;

11° la certification des accompagnateurs de train;

12° la vérification de l'efficacité du système de freinage du matériel roulant ferré comme prévue au chapitre II de l'arrêté royal du 15 septembre 1976 portant règlement sur la police des transports de personnes par tram, pré-métro, métro, autobus et autocar;

13° l'imposition d'amendes administratives;

14° la vérification, la promotion et, le cas échéant, la bonne application et le développement du cadre réglementaire en matière de sécurité, y compris le système des règles nationales de sécurité et les règles relatives au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer;

15° la bonne application des dispositions relatives aux conditions d'utilisation des travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière dans le secteur ferroviaire.

§ 2. La possession de la qualité de membres du personnel de l'autorité de sécurité, est portée à la connaissance des tiers par une carte de légitimation

systèmes de nature structurelle constituant le système ferroviaire et la vérification de ce qu'ils sont exploités et entretenus conformément aux exigences essentielles les concernant;

2° le contrôle de la conformité des constituants d'interopérabilité aux exigences essentielles;

3° l'autorisation de la mise en service des véhicules;

4° la délivrance, le renouvellement, la modification et le retrait des certificats de sécurité et des agréments de sécurité accordés conformément au chapitre 4, y compris la vérification des conditions et des exigences qui y sont définies et la conformité des activités du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et des entreprises ferroviaires aux exigences prévues pour obtenir l'agrément ou le certificat;

5° la délivrance d'un avis conforme quant aux autres règles nationales de sécurité visées à l'article 68, § 3;

6° le contrôle du respect des règles de sécurité;

7° la mise à jour et l'adaptation du registre national des véhicules en veillant à ce que les véhicules soient dûment inscrits dans le registre national des véhicules et à ce que les informations relatives à la sécurité y figurant soient exactes et tenues à jour;

8° la vérification de la conformité de la fourniture de services de formation aux exigences de sécurité définies dans les STI ou les règles adoptées par le Roi;

9° les tâches relatives à la certification des conducteurs de train visées par les règles arrêtées conformément à l'article 68, § 1^{er}, 3°;

10° les tâches relatives à la certification des conducteurs de train visée au titre 5;

11° la certification des accompagnateurs de train;

12° la vérification de l'efficacité du système de freinage du matériel roulant ferré comme prévue au chapitre II de l'arrêté royal du 15 septembre 1976 portant règlement sur la police des transports de personnes par tram, pré-métro, métro, autobus et autocar;

13° l'imposition d'amendes administratives;

14° la vérification, la promotion et, le cas échéant, la bonne application et le développement du cadre réglementaire en matière de sécurité, y compris le système des règles nationales de sécurité et les règles relatives au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer;

15° la bonne application des dispositions relatives aux conditions d'utilisation des travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière dans le secteur ferroviaire.

§ 2. (...)

dont le Roi fixe le modèle.

Art. 76. § 1^{er}. L'autorité de sécurité peut infliger une amende administrative à une entreprise ferroviaire, gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et au détenteur, en cas d'infraction visée aux articles 214 et 215.

§ 2. Un membre du personnel visé à l'article 213, § 1^{er}, rédige un rapport en cas d'infraction visée aux articles 214 et 215.

Le rapport est daté et mentionne au moins:

1° le nom du contrevenant présumé;

2° l'infraction;

3° le lieu, la date et l'heure de la constatation de l'infraction.

Le rapport est immédiatement transmis à la direction de l'autorité de sécurité.

Une copie du rapport est envoyée au contrevenant présumé au plus tard lors de la notification de l'intention d'infliger une amende administrative.

§ 3. La direction informe le contrevenant présumé dans les quinze jours de la date du rapport de l'intention d'infliger une amende administrative. La direction peut prolonger ce délai si elle l'estime nécessaire pour l'exercice des missions et des compétences de l'autorité de sécurité. En outre, la direction peut prolonger ce délai si elle accorde un délai au contrevenant présumé pour mettre fin à l'infraction.

La notification se fait par envoi recommandé ou de la manière fixée par le Roi, et mentionne sous peine de nullité la somme envisagée de l'amende administrative, et le nom du contrevenant présumé.

Cette notification ne peut porter que sur des faits qui auraient été commis moins de cinq ans avant l'envoi du pli recommandé.

§ 4. Le contrevenant présumé est invité à communiquer sa défense par écrit dans un délai de trente jours suivant la notification de cet avis.

Si le contrevenant présumé n'a pas de siège en Belgique, ce délai est prolongé de quinze jours.

Le contrevenant présumé est également informé:

1° qu'il peut, sur demande, consulter les documents qui sont à la base de l'intention d'infliger une amende administrative et en obtenir des copies;

2° qu'il peut commenter oralement sa défense écrite.

A cet effet, le contrevenant présumé introduit une demande écrite auprès de l'autorité de sécurité dans les

Art. 76. § 1^{er}. L'autorité de sécurité peut infliger une amende administrative en cas d'infraction visée aux articles 214 et 215 selon la procédure visée au présent article.

§ 2. En cas de constat d'une infraction, un membre du personnel de l'autorité de sécurité visé à l'article 213, § 1^{er}, rédige un rapport daté qui mentionne au moins:

1° le nom du contrevenant présumé;

2° l'infraction;

3° la description des faits constituant l'infraction.

Le rapport est immédiatement transmis au directeur de l'autorité de sécurité.

Une copie du rapport est envoyée au contrevenant présumé au plus tard lors de la notification de l'intention d'infliger une amende administrative visée au paragraphe 3.

§ 3. L'autorité de sécurité notifie au contrevenant présumé son intention d'infliger une amende administrative dans les deux mois suivant la date d'établissement du rapport.

La notification se fait par envoi recommandé et mentionne sous peine de nullité la somme envisagée de l'amende administrative et le nom du contrevenant présumé.

La notification porte sur des faits commis moins de cinq ans avant l'envoi recommandé.

§ 4. L'autorité de sécurité invite le contrevenant présumé à communiquer sa défense par écrit dans un délai de trente jours suivant la notification visée au paragraphe 3.

S'il n'a pas de siège en Belgique, ce délai est prolongé de quinze jours.

L'autorité de sécurité informe également le contrevenant présumé du fait:

1° qu'il peut, sur demande, consulter les documents qui sont à la base de l'intention d'infliger une amende administrative et en obtenir des copies;

2° qu'il peut commenter oralement sa défense écrite;

trente jours de la réception de la notification.

Le contrevenant présumé peut se faire assister ou représenter par un avocat, et peut appeler des témoins.

Si le contrevenant présumé estime qu'il ne dispose pas de suffisamment de temps pour sa défense, il peut adresser une demande motivée à l'autorité de sécurité, qui statue en la matière dans les quinze jours. Si l'autorité de sécurité ne statue pas en la matière dans les quarante-cinq jours, la demande est réputée acceptée. Le délai visé au § 6 est suspendu pour la durée de la prolongation du délai visée au présent alinéa.

L'autorité de sécurité se montre loyale et impartiale lors de la collecte et de la communication des preuves à charge et des preuves à décharge.

§ 5. Lorsqu'une amende administrative est infligée, le montant de cette amende est adapté à la gravité de l'infraction et à la mesure dans laquelle celle-ci peut être reprochée au contrevenant. En outre, il est tenu compte de la fréquence de l'infraction et des circonstances dans lesquelles le contrevenant présumé a commis l'infraction.

Si au moment de la prise de la décision d'infliger une amende administrative, les faits ne constituent plus une infraction au sens des articles 214 et 215, l'amende administrative ne sera pas infligée.

Les deux premiers alinéas du présent paragraphe sont d'application dans le cas du recours visé à l'article 221/3.

§ 6. Le droit de l'autorité de sécurité d'infliger une amende administrative s'éteint deux ans après l'envoi de la notification de l'autorité de sécurité visée au § 3.

3° qu'il peut se faire assister ou représenter par un avocat, et peut appeler des témoins.

S'il souhaite commenter oralement sa défense, le contrevenant présumé introduit une demande écrite auprès de l'autorité de sécurité dans les trente jours de la réception de la notification visée au paragraphe 3.

Si le contrevenant présumé estime qu'il ne dispose pas de suffisamment de temps pour sa défense, il peut adresser une demande motivée à l'autorité de sécurité, dans les trente jours de la réception de la notification visée au paragraphe 3, qui statue en la matière dans les quinze jours à dater de la réception de la demande.

Si l'autorité de sécurité ne statue pas, la demande est réputée acceptée.

§ 5. Lorsque l'autorité de sécurité décide d'infliger une amende administrative, elle adapte le montant de cette amende à la gravité de l'infraction et à la mesure dans laquelle celle-ci peut être reprochée au contrevenant.

En outre, elle tient compte de la fréquence de l'infraction et des circonstances dans lesquelles le contrevenant présumé a commis l'infraction.

Les paragraphes 5, alinéa 1^{er}, et 6 s'appliquent dans le cas du recours visé à l'article 221/3.

§ 6. Si au moment de la prise de la décision d'infliger une amende administrative, les faits ne constituent plus une infraction au sens des articles 214 et 215, l'amende administrative ne sera pas infligée.

§ 7. Le droit de l'autorité de sécurité d'infliger une amende administrative s'éteint deux ans après la date du rapport visé au paragraphe 2.

Ce délai est suspendu en cas de prolongation du délai de défense du contrevenant présumé en application du paragraphe 4, alinéa 5.

*§ 8. Une amende administrative ne peut être infligée:
1° lorsque le juge pénal a déjà infligé une peine pour les mêmes faits;*

2° lorsque les faits ont déjà donné lieu à un acquittement, à une simple déclaration de culpabilité, à une suspension du prononcé de la condamnation ou à une transaction visée à l'article 216bis du Code d'instruction criminelle.

§ 9. Si le contrevenant est poursuivi pénalement pour des faits qui sont indissociablement liés au fait pour lequel l'autorité de sécurité entend infliger une amende administrative, les délais mentionnés dans le présent article sont suspendus jusqu'au moment où le juge pénal a statué.

Art. 77. L'autorité de sécurité accomplit ses tâches de manière ouverte, non discriminatoire et transparente. En particulier, elle permet à toutes les parties d'être entendues et indique les motifs de ses décisions.

Elle répond rapidement aux requêtes et demandes d'informations et adopte toutes ses décisions dans un délai de quatre mois après que toutes les informations demandées ont été fournies. Le Roi peut dans des cas particuliers réduire ce délai.

Les tâches visées à l'article 74 ne peuvent pas être transférées ou confiées à un gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, une entreprise ferroviaire ou une entité adjudicatrice.

Dans l'accomplissement des tâches visées à l'article 74, 1° à 8°, 14° et 15°, elle peut à tout moment requérir l'assistance technique du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, des entreprises ferroviaires ou d'autres organismes qualifiés choisis par l'autorité de sécurité.

Lorsque cela s'avère nécessaire dans le cadre des tâches visées à l'article 74, 1°, 2°, 4°, 6° et 14° les membres de l'autorité de sécurité ou les personnes mandatées par elle, chargent le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire de prendre les mesures appropriées afin de garantir la sécurité des circulations ferroviaires en fonction des opérations à réaliser. Ces mesures peuvent comprendre l'interdiction des circulations ferroviaires vers une ou plusieurs voies.

L'autorité de sécurité et le gestionnaire de l'infrastructure concluent un protocole relatif aux mesures visées à l'alinéa 5.

L'autorité de sécurité coopère avec les autorités de sécurité des autres Etats membres. La coopération vise en particulier à faciliter et coordonner la certification en matière de sécurité des entreprises ferroviaires ayant obtenu des sillons internationaux conformément à la procédure prévue à l'article 34.

Art. 77. L'autorité de sécurité accomplit ses tâches de manière ouverte, non discriminatoire et transparente. En particulier, elle permet à toutes les parties d'être entendues et indique les motifs de ses décisions.

Elle répond rapidement aux requêtes et demandes d'informations et adopte toutes ses décisions dans un délai de quatre mois après que toutes les informations demandées ont été fournies. Le Roi peut dans des cas particuliers réduire ce délai.

Les tâches visées à l'article 74 ne peuvent pas être transférées ou confiées à un gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, une entreprise ferroviaire ou une entité adjudicatrice.

Dans l'accomplissement des tâches visées à l'article 74, 1° à 8°, 14° et 15°, elle peut à tout moment requérir l'assistance technique du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, des entreprises ferroviaires ou d'autres organismes qualifiés choisis par l'autorité de sécurité.

Lorsque cela s'avère nécessaire dans le cadre des tâches visées à l'article 74, 1°, 2°, 4°, 6° et 14° les membres de l'autorité de sécurité ou les personnes mandatées par elle, chargent le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire de prendre les mesures appropriées afin de garantir la sécurité des circulations ferroviaires en fonction des opérations à réaliser. Ces mesures peuvent comprendre l'interdiction des circulations ferroviaires vers une ou plusieurs voies.

L'autorité de sécurité et le gestionnaire de l'infrastructure concluent un protocole relatif aux mesures visées à l'alinéa 5.

L'autorité de sécurité coopère avec les autorités de sécurité des autres Etats membres. La coopération vise en particulier à faciliter et coordonner la certification en matière de sécurité des entreprises ferroviaires ayant obtenu des sillons internationaux conformément à la procédure prévue à l'article 34.

L'autorité de sécurité organise au moins une fois par an

Section 3. – Rapport annuel

Art. 78. Chaque année, l'autorité de sécurité publie un rapport concernant ses activités de l'année précédente et le transmet à l'Agence au plus tard le 30 septembre. Le rapport contient des informations sur:

- a) l'évolution de la sécurité ferroviaire, y compris un inventaire des indicateurs de sécurité communs définis dans l'annexe 4;
- b) les modifications importantes de la législation et de la réglementation en matière de sécurité ferroviaire;
- c) l'évolution de la certification et de l'agrément en matière de sécurité;
- d) les résultats des contrôles effectués auprès du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et des entreprises ferroviaires et les enseignements qui en ont été tirés, notamment sur la base des rapports visés à l'article 93;
- e) les dérogations qui ont été décidées conformément à l'article 109;
- f) l'application des méthodes de sécurité communes à l'analyse et l'évaluation des risques.

Le Roi peut déterminer un modèle de rapport que le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et les entreprises ferroviaires devront utiliser et prévoir des éléments de contenu supplémentaires.

Section 4.- Rémunération des prestations

Art. 79. § 1^{er}. Le demandeur de l'autorisation visée à l'article 74, 1^o et 3^o est redevable, à titre de participation dans les frais d'examen de l'autorité de sécurité, d'une redevance liée au prix de revient de cet examen.

La redevance visée à l'alinéa 1^{er}, pour le service demandé à l'autorité de sécurité, est calculée par demi-journée entamée.

L'indemnité pour une demi-journée s'élève à 375 euros et est indexée.

§ 2. Le demandeur de l'autorisation visée à l'article 74, 1^o ou 3^o est redevable, à titre de participation dans les frais administratifs de l'autorité de sécurité, d'une redevance indexée pour l'octroi de cette autorisation.

La redevance visée à l'alinéa 1^{er} est fixée à 750 euros.

une concertation sur la sécurité qui réunit toutes les parties concernées et intéressées par la sécurité ferroviaire, et notamment les entreprises ferroviaires et gestionnaires de l'infrastructure, les fabricants et l'organisme d'enquête.

Section 3. – Rapport annuel

Art. 78. Chaque année, l'autorité de sécurité publie un rapport concernant ses activités de l'année précédente et le transmet à l'Agence au plus tard le 30 septembre. Le rapport contient des informations sur:

- a) l'évolution de la sécurité ferroviaire, y compris un inventaire des indicateurs de sécurité communs définis dans l'annexe 4;
 - b) les modifications importantes de la législation et de la réglementation en matière de sécurité ferroviaire;
 - c) l'évolution de la certification et de l'agrément en matière de sécurité;
 - d) les résultats des contrôles effectués auprès du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et des entreprises ferroviaires et les enseignements qui en ont été tirés, notamment sur la base des rapports visés à l'article 92;
 - e) les dérogations qui ont été décidées conformément à l'article 109;
 - f) l'application des méthodes de sécurité communes à l'analyse et l'évaluation des risques.
- (...)

Section 4.- Rémunération des prestations

Art. 79. § 1^{er}. La présente section détermine les redevances dues en rémunération des prestations effectuées par l'autorité de sécurité en application du présent Code pour couvrir ses frais de fonctionnement.

Ces redevances sont versées au fonds relatif au fonctionnement de l'autorité de sécurité ferroviaire créé par l'article 5 de la loi-programme du 23 décembre 2009.

§ 2. Les redevances visées aux articles 80 à 88/1 sont adaptées le 1^{er} janvier de chaque année à l'indice santé selon la formule suivante: le montant de base tel que fixé dans ces articles, multiplié par le nouvel indice et divisé par l'indice de départ.

Le nouvel indice est l'indice santé du mois de novembre de l'année précédant l'année dans laquelle les montants

§ 3. En cas de non-paiement des redevances visées aux §§ 1^{er} et 2, l'autorisation est retirée après mise en demeure.

sont adaptés conformément à l'alinéa 1^{er}.

L'indice de départ est l'indice santé de novembre 2009.

Le résultat obtenu est arrondi:

1° à l'euro supérieur si la partie décimale est supérieure ou égale à cinquante cents;

2° à l'euro inférieur si la partie décimale est inférieure à cinquante cents.

L'alinéa 4 ne s'applique pas à la redevance visée à l'article 85.

Le montant indexé applicable est celui qui est en vigueur le jour où les délais fixés par ou en vertu du présent Code pour l'exécution de la prestation demandée commencent à courir.

§ 3. Les redevances sont payées à l'autorité de sécurité au plus tard trente jours après la date d'envoi de la facture et selon les instructions figurant dans cette facture.

§ 4. Les redevances visées aux articles 81, 83, 84 et 86 à 88/1, sont payées préalablement à l'exécution de la prestation demandée ou à l'examen du dossier.

Dans ces cas, et à la condition que la demande contienne tous les éléments nécessaires, le dossier est considéré comme complet et les délais fixés par ou en vertu du présent Code pour l'exécution de la prestation demandée ou pour l'examen du dossier concerné commencent à courir à la date de réception du paiement.

Par dérogation aux alinéas 1^{er} et 2, lorsqu'une demande de licence de conducteur de train est introduite par une entité agissant au nom et pour le compte du candidat conducteur de train conformément à l'article 128, cette entité paie la redevance visée à l'article 81 après que l'autorité ait examiné la demande.

§ 5. Il n'y a pas de remboursement de la redevance si la situation qui y a donné lieu disparaît ou se modifie et ce, que la modification intervienne du fait du redevable ou du fait de l'autorité de sécurité.

Par dérogation à l'alinéa 1^{er}, l'autorité de sécurité rembourse la redevance visée aux articles 81, 83, 84 ou 86 à 88/1 lorsque le demandeur retire sa demande avant que l'autorité de sécurité en ait entamé l'examen.

Art. 80. § 1^{er}. *Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et les entreprises ferroviaires sont redevables, à titre de participation dans les frais administratifs de l'autorité de sécurité, pour la certification prévue à l'article 74, 9° et 11° par membre de personnel qui dispose d'une licence à la date du 1^{er} janvier de l'année courante, d'une redevance annuelle indexée.*

La redevance visée à l'alinéa 1^{er} est fixée à 20 euros.

Art. 80. § 1^{er}. *Le demandeur de l'autorisation de mise en service de sous-systèmes visée à l'article 74, § 1^{er}, 1°, et le demandeur de l'autorisation de mise en service de véhicules visée à l'article 74, § 1^{er}, 3°, s'acquittent d'une redevance de 375 euros par demi-journée entamée pour l'examen du dossier.*

En cas de non-paiement de la redevance visée à l'alinéa 1^{er}, la licence des membres du personnel concernés n'est plus valable.

§ 2. Le demandeur est redevable, à titre de participation dans les frais administratifs de l'autorité de sécurité, pour les tâches visées à l'article 142, § 1^{er}, 1^o, d'une redevance indexée.

La redevance visée à l'alinéa 1^{er} est fixée à 100 euros pour la délivrance initiale, en ce compris la mise à jour et la modification des licences.

La redevance visée à l'alinéa 1^{er} est fixée à 100 euros pour le renouvellement, en ce compris la mise à jour et la modification des licences.

La redevance visée à l'alinéa 1^{er} est fixée à 40 euros pour la délivrance de duplicatas.

§ 3. Les personnes ou organismes, visées à l'article 142, § 1^{er}, 4^o, sont redevables, à titre de participation aux coûts de l'examen du dossier par l'autorité de sécurité, d'une redevance indexée.

La redevance visée à l'alinéa 1^{er} est fixée à 2.000 euros pour les entreprises ferroviaires qui forment leur propre personnel.

La redevance visée à l'alinéa 1^{er} est fixée à 2.500 euros pour les entreprises ferroviaires qui forment leur personnel et des tiers.

La redevance visée à l'alinéa 1^{er} est fixée à 2.500 euros pour les autres entreprises ou organismes.

La redevance visée à l'alinéa 1^{er} est fixée à 50 euros pour la délivrance initiale, en ce compris la mise à jour, de la reconnaissance comme examinateur par l'autorité de sécurité, à l'exception des examinateurs reconnus par les centres de formation.

§ 4. Les personnes ou organismes, visées à l'article 142, § 1^{er}, 9^o, sont redevables, à titre de participation aux coûts de l'examen du dossier par l'autorité de sécurité, d'une redevance indexée.

La redevance visée à l'alinéa 1^{er} est fixée à 2.000 euros pour une personne et à 2.500 euros pour un organisme.

Art. 81. § 1^{er}. *Le détenteur d'un véhicule qui figure dans le registre national des véhicules à la date du 1^{er} janvier de l'année courante est redevable, à titre de participation dans les frais de l'autorité de sécurité, d'une redevance annuelle indexée pour ce véhicule.*

La redevance visée à l'alinéa 1^{er} est fixée à 2 euros.

§ 2. En cas de non-paiement des redevances, le véhicule est radié du registre.

Les redevances ne sont pas remboursées lors du retrait de l'enregistrement ou lors de l'arrêt de l'usage du matériel.

§ 2. En cas de décision d'octroi de l'autorisation, le demandeur s'acquitte d'une redevance de 750 euros.

§ 3. En cas de non-paiement des redevances visées aux paragraphes 1^{er} et 2, l'autorité de sécurité peut retirer l'autorisation après mise en demeure.

Art. 81. *Le demandeur d'une licence de conducteur de train en application du titre 5, chapitre 1^{er}, section 2, s'acquitte d'une redevance fixée comme suit:*

1^o 100 euros pour la délivrance initiale, ou le renouvellement;

2^o 40 euros pour la délivrance de duplicatas.

Art. 82. Le demandeur d'une vérification de l'efficacité du système de freinage de matériel roulant ferré telle que prévue au chapitre II de l'arrêté royal du 15 septembre 1976 portant règlement sur la police des transports de personnes par tram, pré-métro, métro, autobus et autocar, est redevable, à titre de participation dans les frais du contrôle de l'autorité de sécurité, d'une redevance indexée.

La redevance visée à l'alinéa 1^{er} est fixée à 280 euros.

Art. 83. § 1^{er}. Le demandeur d'un contrôle visé à l'article 107, alinéa 2, est redevable, à titre de participation aux frais du contrôle de l'autorité de sécurité, d'une redevance indexée.

La redevance visée à l'alinéa 1^{er} est fixée à 2.000 euros.

§ 2. La conformité aux exigences visées à l'article 107, alinéa 2, est mentionnée dans l'agrément de sécurité pour le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou dans le certificat de sécurité pour l'entreprise ferroviaire dès que le paiement de la redevance visée au § 1^{er} est effectué.

Art. 84. § 1^{er}. Chaque année au 1^{er} janvier, les redevances visées aux articles 79 à 83 inclus sont adaptées à l'indice santé selon la formule suivante: le montant de base tel que fixé dans ces articles, multiplié par le nouvel indice et divisé par l'indice de départ.

Le nouvel indice est l'indice santé du mois de novembre de l'année précédant l'année dans laquelle les montants seront adaptés conformément à l'alinéa 1^{er}.

L'indice de départ est l'indice santé de novembre 2009.

Le résultat obtenu est arrondi à l'euro supérieur si la partie décimale est supérieure ou égale à cinquante cents. Il l'est à l'euro inférieur si cette partie est inférieure à cinquante cents.

§ 2. Les redevances visées aux articles 79 à 83 inclus sont payées au Service public fédéral Mobilité et Transports, au plus tard trente jours après la date de l'invitation à payer et en suivant les instructions figurant dans cette invitation.

§ 3. Dans le cas de la redevance visée à l'article 80, §

Art. 82. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et les entreprises ferroviaires s'acquittent d'une redevance annuelle pour les frais liés aux tâches de certification des conducteurs de train et des accompagnateurs de train visées respectivement à l'article 74, § 1^{er}, 9° et 11°.

La redevance est fixée à 20 euros par membre du personnel qui dispose d'une licence ou d'un certificat à la date du 1^{er} janvier de l'année courante.

En cas de non-paiement, l'autorité de sécurité peut suspendre la validité de la licence ou du certificat des membres du personnel concernés.

Art. 83. Les personnes ou organismes qui introduisent une demande de reconnaissance relative à la formation et aux examens des conducteurs de train en application du titre 5, chapitre 1^{er}, section 6, s'acquittent, pour l'examen de leur dossier, d'une redevance fixée comme suit:

1° 2.000 euros pour les entreprises ferroviaires qui forment leur propre personnel;

2° 2.500 euros pour les entreprises ferroviaires qui forment leur personnel et des tiers;

3° 2.500 euros pour les autres entreprises ou organismes;

4° 50 euros pour la délivrance initiale ou la mise à jour de la reconnaissance comme examinateur par l'autorité de sécurité elle-même.

Les redevances visées à l'alinéa 1^{er} s'appliquent également à la demande de révision ou de renouvellement de la reconnaissance.

Art. 84. Les personnes ou organismes qui introduisent une demande de reconnaissance pour être chargés de l'examen médical et de l'examen psychologique sur le plan professionnel en application de l'article 127, alinéas 4 et 5, s'acquittent pour l'examen de leur dossier d'une redevance fixée comme suit:

1° 2.000 euros pour une personne;

2° 2.500 euros pour un organisme.

Les redevances visées à l'alinéa 1^{er} s'appliquent également à la demande de révision ou de renouvellement de la reconnaissance.

3, le délai visé à l'article 77, alinéa 2, commence à courir à la date de réception du paiement et pour autant que le dossier soit complet.

Art. 85. § 1^{er}. Il est dû par le demandeur d'un certificat de sécurité, partie A ou partie B, au titre de participation aux coûts de l'examen du dossier par l'autorité de sécurité, une redevance indexée.

La redevance visée à l'alinéa 1^{er} est fixée à 5.000 euros pour le demandeur d'un certificat de sécurité partie A.

La redevance visée à l'alinéa 1^{er} est fixée à 2.000 euros pour le demandeur d'un certificat de sécurité partie B qui réalise, sur base annuelle, moins de 200 millions de voyageurs-kilomètres.

La redevance visée à l'alinéa 1^{er} est fixée à 10.000 euros pour le demandeur d'un certificat de sécurité partie B qui réalise, sur base annuelle, 200 millions de voyageurs-kilomètres ou plus.

La redevance visée à l'alinéa 1^{er} est fixée à 2.000 euros pour le demandeur d'un certificat de sécurité partie B qui réalise, sur base annuelle, moins de 500 millions de tonnes-kilomètres de transport de marchandises.

La redevance visée à l'alinéa 1^{er} est fixée à 10.000 euros pour le demandeur d'un certificat de sécurité partie B qui réalise, sur base annuelle, 500 millions de tonnes-kilomètres ou plus de transport de marchandises.

Pour le demandeur d'un certificat de sécurité partie B qui transporte aussi bien des voyageurs que des marchandises, les montants d'application sur base des alinéas 3 à 6 sont additionnés.

§ 2. Il est dû par le demandeur d'un agrément de sécurité, au titre de participation aux coûts de l'examen du dossier par l'autorité de sécurité, une redevance indexée.

La redevance visée à l'alinéa 1^{er} est fixée à 25.000 euros.

§ 3. Le montant des redevances visées aux §§ 1^{er} et 2 est lié à l'indice santé de novembre 2009. Pour les années suivantes, le montant total est adapté chaque année sur base de l'indice santé de novembre de l'année précédant l'année en question.

Les redevances sont payées au Service public fédéral Mobilité et Transports, au plus tard trente jours après la date de la facture et en suivant les instructions figurant dans cette facture.

Les redevances ne sont pas remboursées en cas de retrait du certificat de sécurité partie A, du certificat de sécurité partie B ou de l'agrément de sécurité, ou en cas de cessation de l'exercice des activités couvertes

Art. 85. Le détenteur d'un véhicule qui figure dans le registre national des véhicules à la date du 1^{er} janvier de l'année courante s'acquitte d'une redevance annuelle de 2 euros pour ce véhicule.

En cas de non-paiement, l'autorité de sécurité peut radier le véhicule du registre.

par ces certificats ou cet agrément.

Art. 86. § 1^{er}. Il est dû par le détenteur d'un agrément de sécurité et par les détenteurs d'un certificat de sécurité partie B qui utilisent le réseau, au titre de participation aux coûts du contrôle, par l'autorité de sécurité, de la sécurité du transport ferroviaire et du développement de la réglementation, une redevance annuelle.

Le Roi fixe le montant par arrêté délibéré en Conseil des Ministres.

Par trimestre, un quart du montant annuel est dû.

La redevance est répartie entre le détenteur d'un agrément de sécurité et les détenteurs d'un certificat de sécurité partie B.

La part du détenteur d'un agrément de sécurité s'élève à trente pourcent du montant total.

La part des détenteurs d'un certificat de sécurité partie B s'élève à septante pourcent du montant total. Cette part est répartie entre les détenteurs en proportion du nombre de train-kilomètres qu'ils ont prestés au courant du trimestre clôturé trois mois avant le trimestre concerné par la redevance. Les train-kilomètres, prestés par chaque détenteur d'un certificat de sécurité partie B, sont communiqués par le détenteur de l'agrément de sécurité au Service public fédéral Mobilité et Transports immédiatement après la clôture de chaque trimestre.

§ 2. En cas de non-paiement, l'agrément de sécurité ou le certificat de sécurité peut être suspendu.

Art. 87 § 1^{er}. Il est dû par le détenteur d'un agrément de sécurité et par les détenteurs d'un certificat de sécurité partie B qui utilisent le réseau, au titre de participation au recouvrement des coûts de l'organe d'enquête pour les enquêtes d'accident et pour le niveau général de sécurité, une redevance annuelle.

§ 2. Le Roi fixe le montant par arrêté délibéré en Conseil des ministres.

Par trimestre, un quart du montant annuel est dû.

§ 3. La redevance est répartie entre le détenteur d'un agrément de sécurité et les détenteurs d'un certificat de sécurité partie B.

La part du détenteur d'un agrément de sécurité s'élève à trente pourcent du montant total.

La part des détenteurs d'un certificat de sécurité partie B s'élève à septante pourcent du montant total.

La part des détenteurs d'un certificat de sécurité partie B est répartie entre les détenteurs en proportion du nombre de train-kilomètres qu'ils ont prestés au courant du trimestre clôturé trois mois avant le trimestre concerné par la redevance. Les train-

Art. 86. Le demandeur d'une vérification de l'efficacité du système de freinage de matériel roulant ferré visée à l'article 74, § 1^{er}, 12°, s'acquitte d'une redevance fixée à 280 euros pour ce contrôle.

Art. 87. Le demandeur d'un contrôle visé à l'article 107, alinéa 2, s'acquitte d'une redevance fixée à 2.000 euros pour ce contrôle.

kilomètres, prestés par chaque détenteur d'un certificat de sécurité partie B, sont communiqués par le détenteur de l'agrément de sécurité au Service public fédéral Mobilité et Transports immédiatement après la clôture de chaque trimestre.

§ 4. En cas de non-paiement, l'agrément de sécurité ou le certificat de sécurité peut être suspendu.

Art. 88. § 1^{er}. Le détenteur de l'agrément de sécurité et les détenteurs d'un certificat de sécurité partie B paient les redevances visées aux articles 86 et 87 au Service public fédéral Mobilité et Transports au début du trimestre, au plus tard trente jours après la date de la facture et en suivant les instructions figurant dans cette facture.

§ 2. En cas de non-paiement, l'agrément de sécurité ou le certificat de sécurité peut être suspendu.

Art. 88. Le demandeur d'un certificat de sécurité partie A ou B visé à l'article 99 s'acquitte, pour l'examen du dossier relatif à la demande initiale, à la révision ou au renouvellement, d'une redevance fixée comme suit:

1° 5.000 euros pour le demandeur d'un certificat de sécurité partie A;

2° 2.000 euros pour le demandeur d'un certificat de sécurité partie B qui réalise annuellement moins de 200 millions de voyageurs-kilomètres;

3° 10.000 euros pour le demandeur d'un certificat de sécurité partie B qui réalise annuellement 200 millions de voyageurs-kilomètres ou plus;

4° 2.000 euros pour le demandeur d'un certificat de sécurité partie B qui réalise annuellement moins de 500 millions de tonnes-kilomètres de transport de marchandises;

5° 10.000 euros pour le demandeur d'un certificat de sécurité partie B qui réalise annuellement 500 millions de tonnes-kilomètres de transport de marchandises ou plus.

Pour le demandeur d'un certificat de sécurité partie B qui transporte aussi bien des voyageurs que des marchandises, les montants visés à l'alinéa 1^{er}, 2° à 5°, sont additionnés.

Art. 88/1. Le demandeur de l'agrément de sécurité visé à l'article 95 s'acquitte d'une redevance de 25.000 euros pour l'examen du dossier.

La redevance s'applique également à la demande de révision ou de renouvellement.

Art. 88/2. § 1^{er}. Le détenteur d'un agrément de sécurité et les détenteurs d'un certificat de sécurité partie B qui utilisent le réseau s'acquittent d'une redevance annuelle, à raison d'un quart du montant annuel par trimestre.

Le Roi fixe le montant de la redevance par arrêté délibéré en Conseil des Ministres.

§ 2. La redevance est répartie entre le détenteur d'un agrément de sécurité et les détenteurs d'un certificat de sécurité partie B comme suit:

1° trente pourcent du montant total à charge du détenteur d'un agrément de sécurité;

2° septante pourcent du montant total à charge des

détenteurs d'un certificat de sécurité partie B.

La part visée à l'alinéa 1^{er}, 2°, est répartie entre les détenteurs en proportion du nombre de trains-kilomètres qu'ils ont prestés dans le courant du trimestre clôturé trois mois avant le trimestre concerné par la redevance.

Le détenteur de l'agrément de sécurité communique à l'autorité de sécurité immédiatement après la clôture de chaque trimestre les trains-kilomètres prestés par chaque détenteur d'un certificat de sécurité partie B.

§ 3. En cas de non-paiement, l'autorité de sécurité peut suspendre la validité de l'agrément de sécurité ou du certificat de sécurité.

Chapitre 3. – Systèmes de gestion de la sécurité

Art. 92. Chaque année, avant le 30 juin, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et toutes les entreprises ferroviaires soumettent à l'autorité de sécurité un rapport sur la sécurité concernant l'année civile précédente. Le rapport de sécurité contient:

- a) des informations sur la manière dont le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou l'entreprise ferroviaire réalise ses propres objectifs de sécurité et les résultats des plans de sécurité;
- b) la mise au point d'indicateurs de sécurité nationaux et des indicateurs de sécurité communs définis à l'annexe 4, dans la mesure où elle est pertinente pour l'organisation déclarante;
- c) les résultats des audits de sécurité internes;
- d) des observations sur les insuffisances et les défauts de fonctionnement des opérations ferroviaires et de la gestion de l'infrastructure qui peuvent présenter un intérêt pour l'autorité de sécurité.

Le Roi peut déterminer un modèle de rapport que le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et les entreprises ferroviaires devront utiliser et prévoir des éléments de contenu supplémentaires.

Chapitre 3. – Systèmes de gestion de la sécurité

Art. 92. § 1^{er}. Chaque année, avant le 30 juin, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et toutes les entreprises ferroviaires soumettent à l'autorité de sécurité un rapport sur la sécurité concernant l'année civile précédente. Le rapport de sécurité contient:

- 1° des informations sur la manière dont le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou l'entreprise ferroviaire réalise ses propres objectifs de sécurité et les résultats des plans de sécurité;
- 2° la mise au point d'indicateurs de sécurité nationaux et des indicateurs de sécurité communs définis à l'annexe 4, dans la mesure où elle est pertinente pour l'organisation déclarante;
- 3° les résultats des audits de sécurité internes;
- 4° des observations sur les insuffisances et les défauts de fonctionnement des opérations ferroviaires et de la gestion de l'infrastructure qui peuvent présenter un intérêt pour l'autorité de sécurité.

Le Roi détermine les règles applicables au rapport de sécurité et peut déterminer des éléments de contenu supplémentaires pour ce rapport de sécurité.

L'autorité de sécurité publie un modèle de rapport de sécurité sur son site internet.

§ 2. Les entreprises ferroviaires transmettent une copie du rapport visé au paragraphe 1^{er} au gestionnaire de l'infrastructure.

Le gestionnaire de l'infrastructure ne peut utiliser les données contenues dans les rapports de sécurité qu'en vue de l'exécution de l'article 91.

Le gestionnaire de l'infrastructure est tenu au secret professionnel et ne peut pas communiquer les données contenues dans les rapports de sécurité à des tiers.

Les infractions à l'alinéa 3 sont punies des peines prévues à l'article 458 du Code pénal.

Art. 94/1. § 1^{er}. 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 auquel elle ou il peut faire appel.

L'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure informe l'autorité de sécurité et l'organe de contrôle de l'octroi ou du retrait du statut d'auxiliaire.

Outre le nom ou la dénomination sociale de l'auxiliaire, l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure communique également à l'autorité de sécurité:

1° la date de l'octroi du statut d'auxiliaire;

2° le cas échéant, les fonctions de sécurité exercées par l'auxiliaire;

3° le cas échéant, la délimitation de l'infrastructure ferroviaire couverte par l'octroi du statut d'auxiliaire;

4° le cas échéant, la liste des protocoles locaux qui doivent être connus de l'auxiliaire.

En cas de modification des informations visées à l'alinéa 3, l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure en informe immédiatement l'autorité de sécurité.

§ 3. L'octroi du statut d'auxiliaire visé au paragraphe 2 ne décharge pas l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure de sa responsabilité et de ses obligations en matière de sécurité et de transfert des capacités, conformément à l'article 29.

Le recours à un auxiliaire ne peut pas contrevenir à l'application des règles de la concurrence ou constituer une distorsion en matière de marchés des services ferroviaires conformément à l'article 62, § 3.

§ 4. L'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure qui fait appel à un auxiliaire conclut avec lui un accord qui:

1° identifie clairement l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure comme responsable de l'opération sûre du train;

2° inclut le contenu et les modalités du transfert de toutes les informations relatives à la sécurité entre les parties contractantes.

§ 5. L'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure qui fait appel à un auxiliaire contrôle les risques des opérations et reste responsable de coordonner et de gérer l'exploitation sûre des trains.

Cette disposition est applicable même si l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure soustrait à la fois les ressources matérielles et humaines nécessaires à l'exploitation.

La charge de la preuve de la maîtrise des risques pèse dans tous les cas sur l'entreprise ferroviaire ou le

gestionnaire de l'infrastructure qui fait appel à un auxiliaire.

§ 6. L'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure gère les risques liés à l'utilisation d'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.

§ 7. Lorsqu'une entreprise ferroviaire ou un gestionnaire de l'infrastructure fait appel à une entreprise ferroviaire comme auxiliaire, il ou elle peut prendre en compte, pour décider de l'étendue de son analyse préalable, le fait que cette entreprise ferroviaire à laquelle il ou elle fait appel comme auxiliaire dispose ou pas d'un certificat de sécurité valable.

§ 8. L'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure qui recourt à un auxiliaire intègre dans son système de gestion de la sécurité la certification du personnel de sécurité de l'auxiliaire, y compris la délivrance de l'attestation complémentaire visée au titre 5, chapitre 1^{er}, section 3.

Chapitre 4. – Agrément et certificat de sécurité

Section 1^{re}. – Agrément de sécurité du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire

Art. 98. Le Roi fixe, par un arrêté délibéré en Conseil des ministres, les modalités de demande, de délivrance, de mise à jour, de prorogation ou de retrait de l'agrément de sécurité.

Section 2. – Certificat de sécurité des entreprises ferroviaires

Art. 99. § 1^{er}. Pour pouvoir accéder à l'infrastructure ferroviaire, une entreprise ferroviaire doit notamment disposer d'un certificat de sécurité, conformément à la présente section. Le certificat de sécurité démontre que l'entreprise ferroviaire a établi son système de gestion de la sécurité et est en mesure de satisfaire aux exigences définies dans les STI, dans d'autres dispositions pertinentes du droit européen ainsi que dans les règles de sécurité, afin de maîtriser les risques et d'utiliser le réseau en toute sécurité. Le certificat de sécurité peut couvrir l'ensemble du réseau ferroviaire belge ou seulement une partie déterminée de celui-ci.

§ 2. Le certificat de sécurité comprend deux parties:
a) une certification confirmant l'acceptation du

Chapitre 4. – Agrément et certificat de sécurité

Section 1^{re}. – Agrément de sécurité du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire

Art. 98. Le Roi fixe, par un arrêté délibéré en Conseil des ministres, les modalités de demande, de délivrance, de mise à jour, de prorogation, de renouvellement, de suspension ou de retrait de l'agrément de sécurité.

Section 2. – Certificat de sécurité des entreprises ferroviaires

Art. 99. § 1^{er}. Pour pouvoir accéder à l'infrastructure ferroviaire, une entreprise ferroviaire doit notamment disposer d'un certificat de sécurité, conformément à la présente section. Le certificat de sécurité démontre que l'entreprise ferroviaire a établi son système de gestion de la sécurité et est en mesure de satisfaire aux exigences définies dans les STI, dans d'autres dispositions pertinentes du droit européen ainsi que dans les règles de sécurité, afin de maîtriser les risques et d'utiliser le réseau en toute sécurité. Le certificat de sécurité peut couvrir l'ensemble du réseau ferroviaire belge ou seulement une partie déterminée de celui-ci.

§ 2. Le certificat de sécurité comprend deux parties:
a) une certification confirmant l'acceptation du

système de gestion de sécurité de l'entreprise ferroviaire;

b) une certification confirmant l'acceptation des mesures prises par l'entreprise ferroviaire en vue de satisfaire aux exigences spécifiques nécessaires pour la fourniture de ses services sur le réseau concerné en toute sécurité.

Les exigences peuvent porter sur l'application des STI et des règles de sécurité, y compris les règles d'exploitation du réseau, l'acceptation des documents constatant la certification du personnel, y compris les licences et attestations des conducteurs de train, et l'autorisation de mettre en service les véhicules utilisés par les entreprises ferroviaires.

Art. 103. Le Roi fixe par un arrêté délibéré en Conseil des Ministres les modalités de demande, d'examen, de délivrance, de renouvellement et de retrait du certificat de sécurité.

Chapitre 6. – Enquêtes en cas d'accidents et d'incidents ferroviaires

Section 2. – Tâches

Art. 111. § 1^{er}. L'organisme d'enquête:
1° effectue une enquête après chaque accident grave survenu sur le système ferroviaire;

2° en plus des accidents graves, peut effectuer des enquêtes sur les accidents et incidents qui, dans des circonstances légèrement différentes, auraient pu conduire à des accidents graves, y compris les défaillances techniques au niveau des sous-systèmes structurels ou des constituants d'interopérabilité du système ferroviaire à grande vitesse ou conventionnel. Le cas échéant, il tient compte des critères déterminés par le Roi;

3° *peut analyser chaque accident et incident d'exploitation ou affectant celle-ci non visés à l'alinéa 1^{er}, selon les critères et modalités fixés par le Roi;*

4° établit et tient à jour une banque de données de tous les accidents et incidents d'exploitation à laquelle l'autorité de sécurité a accès;

5° impose des amendes administratives.

§ 2. Le Roi détermine le modèle de la carte de légitimation qui est présentée lors de la réalisation des tâches visées au § 1^{er}.

système de gestion de sécurité de l'entreprise ferroviaire;

b) une certification confirmant l'acceptation des mesures prises par l'entreprise ferroviaire en vue de satisfaire aux exigences spécifiques nécessaires pour la fourniture de ses services sur le réseau concerné en toute sécurité.

Les exigences peuvent porter sur l'application des STI et des règles de sécurité, y compris les règles d'exploitation du réseau, l'acceptation des documents constatant la certification du personnel, y compris les licences et attestations des conducteurs de train, et l'autorisation de mettre en service les véhicules utilisés par les entreprises ferroviaires. *La certification est fondée sur la documentation soumise par l'entreprise ferroviaire conformément à l'annexe 27.*

Art. 103. Le Roi fixe par un arrêté délibéré en Conseil des Ministres les modalités de demande, d'examen, de délivrance, de renouvellement, *de prorogation, de suspension* et de retrait du certificat de sécurité.

Chapitre 6. – Enquêtes en cas d'accidents et d'incidents ferroviaires

Section 2. – Tâches

Art. 111. § 1^{er}. L'organisme d'enquête:
1° effectue une enquête après chaque accident grave survenu sur le système ferroviaire;

2° en plus des accidents graves, peut effectuer des enquêtes sur les accidents et incidents qui, dans des circonstances légèrement différentes, auraient pu conduire à des accidents graves, y compris les défaillances techniques au niveau des sous-systèmes structurels ou des constituants d'interopérabilité du système ferroviaire à grande vitesse ou conventionnel. Le cas échéant, il tient compte des critères déterminés par le Roi;

3° *peut analyser tout accident et incident d'exploitation non visé aux points 1° et 2° ainsi que tout accident et incident affectant l'exploitation selon les critères et modalités fixés par le Roi;*

4° établit et tient à jour une banque de données de tous les accidents et incidents d'exploitation à laquelle l'autorité de sécurité a accès;

5° impose des amendes administratives.

§ 2. Le Roi détermine le modèle de la carte de légitimation qui est présentée lors de la réalisation des tâches visées au § 1^{er}.

Art. 112. § 1er. L'organisme d'enquête peut imposer une amende administrative à une entreprise ferroviaire et au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire en cas d'infraction visée à l'article 214, alinéa 1er, 30° et à l'article 215.

§ 2. Lorsque l'organisme d'enquête souhaite faire usage de la compétence visée au § 1^{er}, l'enquêteur principal rédige un rapport.

Le rapport est daté et mentionne au moins:

- 1° le nom du contrevenant présumé;
- 2° l'infraction.

Une copie du rapport est envoyée au contrevenant présumé au plus tard lors de la notification de l'intention d'infliger une amende administrative.

§ 3. L'enquêteur principal informe le contrevenant présumé dans les cinq jours de la date du rapport de l'intention d'infliger une amende administrative.

L'enquêteur principal peut prolonger ce délai s'il accorde un délai au contrevenant présumé pour mettre fin à l'infraction.

La notification se fait par envoi recommandé ou de la manière fixée par le Roi, et mentionne sous peine de nullité la somme envisagée de l'amende administrative et le nom du contrevenant présumé

Cette notification ne peut porter que sur des faits qui auraient été commis moins d'un an avant l'envoi du pli recommandé.

§ 4. Le contrevenant présumé est invité à communiquer sa défense par écrit dans un délai de quinze jours suivant la notification de cet avis. Si le contrevenant présumé n'a pas de siège en Belgique, ce délai est prolongé de cinq jours.

Le contrevenant présumé est également informé:

1° qu'il peut, sur demande, consulter les documents qui sont à la base de l'intention d'infliger une amende administrative et en obtenir des copies;

2° qu'il peut commenter oralement sa défense écrite. A cet effet, le contrevenant présumé introduit une demande écrite auprès de l'enquêteur principal dans les dix jours de la réception de la notification.

Le contrevenant présumé peut se faire assister ou représenter par un avocat, et peut appeler des témoins.

Si le contrevenant présumé estime qu'il ne dispose pas de suffisamment de temps pour sa défense, il peut adresser une demande motivée à l'enquêteur principal, qui statue en la matière dans les cinq jours. Si l'enquêteur principal ne statue pas en la matière dans les trente jours, la demande est réputée acceptée. Le délai visé au § 6 est suspendu pour la durée de la prolongation du délai visée au présent alinéa.

§ 5. L'enquêteur principal se montre loyal et impartial lors de la collecte et de la communication des preuves à

Art. 112. § 1er. L'organisme d'enquête peut imposer une amende administrative à une entreprise ferroviaire et au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire en cas d'infraction visée à l'article 214, alinéa 1er, 30° et à l'article 215.

§ 2. Lorsque l'organisme d'enquête souhaite faire usage de la compétence visée au § 1^{er}, l'enquêteur principal rédige un rapport.

Le rapport est daté et mentionne au moins:

- 1° le nom du contrevenant présumé;
- 2° l'infraction.

Une copie du rapport est envoyée au contrevenant présumé au plus tard lors de la notification de l'intention d'infliger une amende administrative.

§ 3. L'enquêteur principal informe le contrevenant présumé dans les cinq jours de la date du rapport de l'intention d'infliger une amende administrative.

L'enquêteur principal peut prolonger ce délai s'il accorde un délai au contrevenant présumé pour mettre fin à l'infraction.

La notification se fait par envoi recommandé ou de la manière fixée par le Roi, et mentionne sous peine de nullité la somme envisagée de l'amende administrative et le nom du contrevenant présumé

Cette notification ne peut porter que sur des faits qui auraient été commis moins d'un an avant l'envoi du pli recommandé.

§ 4. Le contrevenant présumé est invité à communiquer sa défense par écrit dans un délai de quinze jours suivant la notification de cet avis. Si le contrevenant présumé n'a pas de siège en Belgique, ce délai est prolongé de cinq jours.

Le contrevenant présumé est également informé:

1° qu'il peut, sur demande, consulter les documents qui sont à la base de l'intention d'infliger une amende administrative et en obtenir des copies;

2° qu'il peut commenter oralement sa défense écrite. A cet effet, le contrevenant présumé introduit une demande écrite auprès de l'enquêteur principal dans les dix jours de la réception de la notification.

Le contrevenant présumé peut se faire assister ou représenter par un avocat, et peut appeler des témoins.

Si le contrevenant présumé estime qu'il ne dispose pas de suffisamment de temps pour sa défense, il peut adresser une demande motivée à l'enquêteur principal, qui statue en la matière dans les cinq jours. Si l'enquêteur principal ne statue pas en la matière dans les trente jours, la demande est réputée acceptée. Le délai visé au § 6 est suspendu pour la durée de la prolongation du délai visée au présent alinéa.

§ 5. L'enquêteur principal se montre loyal et impartial lors de la collecte et de la communication des preuves à

charge et des preuves à décharge.

§ 6. Lorsqu'une amende administrative est infligée, le montant de cette amende est adapté à la gravité de l'infraction et à la mesure dans laquelle celle-ci peut être reprochée au contrevenant. En outre, il est tenu compte de la fréquence de l'infraction et des circonstances dans lesquelles le contrevenant présumé a commis l'infraction.

Si au moment de la prise de la décision d'infliger une amende administrative, les faits ne constituent plus une infraction au sens des articles 214 et 215, l'amende administrative ne sera pas infligée.

Les deux premiers alinéas de ce paragraphe sont d'application dans le cas du recours visé à l'article 221/3.

§ 7. Le droit de l'organisme d'enquête d'infliger une amende administrative s'éteint deux ans après l'envoi de la notification de l'organisme d'enquête visée au § 3.

charge et des preuves à décharge.

§ 6. Lorsqu'une amende administrative est infligée, le montant de cette amende est adapté à la gravité de l'infraction et à la mesure dans laquelle celle-ci peut être reprochée au contrevenant. En outre, il est tenu compte de la fréquence de l'infraction et des circonstances dans lesquelles le contrevenant présumé a commis l'infraction.

Si au moment de la prise de la décision d'infliger une amende administrative, les faits ne constituent plus une infraction au sens des articles 214 et 215, l'amende administrative ne sera pas infligée.

Les deux premiers alinéas de ce paragraphe sont d'application dans le cas du recours visé à l'article 221/3.

§ 7. Le droit de l'organisme d'enquête d'infliger une amende administrative s'éteint deux ans après l'envoi de la notification de l'organisme d'enquête visée au § 3.

§ 8. Une amende administrative ne peut être infligée:

1° lorsque le juge pénal a déjà infligé une peine pour les mêmes faits;

2° lorsque les faits ont déjà donné lieu à un acquittement, à une simple déclaration de culpabilité, à une suspension du prononcé de la condamnation ou à une transaction visée à l'article 216bis du Code d'instruction criminelle.

§ 9. Si le contrevenant est poursuivi pénalement pour des faits qui sont indissociablement liés au fait pour lequel l'organisme d'enquête entend infliger une amende administrative, les délais mentionnés dans le présent article sont suspendus jusqu'au moment où le juge pénal a statué.

Section 2/1. – Rémunération des prestations

Art. 112/1. § 1^{er}. Le détenteur d'un agrément de sécurité et les détenteurs d'un certificat de sécurité partie B qui utilisent le réseau s'acquittent d'une redevance annuelle au titre de participation au recouvrement des coûts de l'organisme d'enquête pour les enquêtes d'accident et pour le niveau général de sécurité.

§ 2. Le Roi fixe le montant par arrêté délibéré en Conseil des ministres.

Par trimestre, un quart du montant annuel est dû.

§ 3. La redevance est répartie entre le détenteur d'un agrément de sécurité et les détenteurs d'un certificat de sécurité partie B.

La part du détenteur d'un agrément de sécurité s'élève à trente pourcent du montant total.

La part des détenteurs d'un certificat de sécurité partie B s'élève à septante pourcent du montant total.

La part des détenteurs d'un certificat de sécurité partie

B est répartie entre les détenteurs en proportion du nombre de trains-kilomètres qu'ils ont prestés au courant du trimestre clôturé trois mois avant le trimestre concerné par la redevance. Les trains-kilomètres, prestés par chaque détenteur d'un certificat de sécurité partie B, sont communiqués par le détenteur de l'agrément de sécurité à l'organisme d'enquête, qui transmet ensuite cette information au Service public fédéral Mobilité et Transports immédiatement après la clôture de chaque trimestre.

§ 4. Le détenteur de l'agrément de sécurité et les détenteurs d'un certificat de sécurité partie B paient la redevance à l'organisme d'enquête au début du trimestre, au plus tard trente jours après la date de la facture et en suivant les instructions figurant dans cette facture.

§ 5. En cas de non-paiement, l'organisme d'enquête informe l'autorité de sécurité, qui peut suspendre la validité de l'agrément de sécurité ou du certificat de sécurité.

Titre 5. – Certification des conducteurs de train et des autres personnels de bord assurant des tâches déterminantes pour la sécurité

Chapitre 1^{er}. – Certification des conducteurs de train

Section 2. – Licence de conducteur de train

Art. 132. § 1^{er}. L'autorité de sécurité:
1° tient un registre de toutes les licences de conducteur de train délivrées, mises à jour, renouvelées, prorogées, modifiées, expirées, suspendues, retirées ou déclarées perdues, volées ou détruites. Ce registre contient les données de chaque licence de conducteur de train, lesquelles doivent être accessibles au moyen du numéro national attribué à chaque conducteur. Il est mis à jour régulièrement;

2° fournit, sur demande motivée, des renseignements sur l'état de telles licences aux autorités compétentes des autres Etats membres, à l'Agence ou à tout employeur de conducteurs de train, en ce compris, pour l'application de l'article 147, le précédent employeur du conducteur de train.

§ 2. Chaque conducteur de train a accès aux données le concernant qui sont stockées dans le registre de l'autorité de sécurité et il en obtient copie à sa demande.

§ 3. L'autorité de sécurité coopère avec l'Agence en vue d'assurer l'interopérabilité du registre prévu au § 1^{er}.

Titre 5. – Certification des conducteurs de train et des autres personnels de bord assurant des tâches déterminantes pour la sécurité

Chapitre 1^{er}. – Certification des conducteurs de train

Section 2. – Licence de conducteur de train

Art. 132. § 1^{er}. L'autorité de sécurité:
1° tient un registre de toutes les licences de conducteur de train délivrées, mises à jour, renouvelées, modifiées, expirées, suspendues, retirées ou déclarées perdues, volées ou détruites. Ce registre contient pour chaque licence les données indiquées à l'annexe 7/1. Ces données sont accessibles au moyen du numéro national attribué à chaque conducteur. Ce registre est mis à jour régulièrement;

2° fournit, sur demande motivée, des renseignements sur l'état de telles licences aux autorités compétentes des autres Etats membres, à l'Agence ou à tout employeur de conducteurs de train, en ce compris, pour l'application de l'article 147, le précédent employeur du conducteur de train.

§ 2. Chaque conducteur de train a accès aux données le concernant qui sont stockées dans le registre de l'autorité de sécurité et il en obtient copie à sa demande.

§ 3. L'autorité de sécurité coopère avec l'Agence en vue d'assurer l'interopérabilité du registre prévu au § 1^{er}.

§ 4. L'autorité de sécurité veille à ce que le registre qu'elle a créé en vertu du § 1^{er} soit utilisé exclusivement pour les objectifs suivants:

1° la tenue des éléments de fait et de droit en matière de délivrance, mise à jour, renouvellement, prorogation, modification, expiration, suspension, retrait, perte, vol et destruction de toutes les licences de conducteur de train;

2° la tenue des données à caractère personnel déterminées par le Roi, qui sont nécessaires pour atteindre l'objectif visé au 1°.

Lorsque l'autorité de sécurité intervient conformément aux dispositions du présent article, toutes les dispositions de la loi du 8 décembre 1992 relative à la protection de la vie privée à l'égard des traitements de données à caractère personnel, sauf si le présent Code ferroviaire y déroge, doivent être respectées.

§ 5. Le Roi prend les dispositions nécessaires pour éviter les risques d'altération du contenu du registre visé au présent article.

Section 3. - Attestation

Art. 136. Chaque entreprise ferroviaire et le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire établissent leurs propres procédures pour la délivrance et la mise à jour des attestations conformément au présent Code ferroviaire et à ses arrêtés d'exécution et les intègrent dans leur système de gestion de la sécurité, ainsi que les procédures de recours permettant aux conducteurs de train de demander la révision d'une décision relative à la délivrance, à la mise à jour, à la suspension ou au retrait d'une attestation.

En cas de désaccord, les parties peuvent *en appeler à l'autorité de sécurité suivant la procédure prévue à l'article 142, § 3.*

Les entreprises ferroviaires ou le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire mettent à jour l'attestation, ou remplacent la copie, sans délai, chaque fois que le titulaire de l'attestation l'a perdue ou qu'il a obtenu de nouvelles autorisations relatives au matériel roulant ou à l'infrastructure.

Art. 140. § 1^{er}. Chaque entreprise ferroviaire et le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire:

1° tiennent ou veillent à ce que soit tenu un registre de toutes les attestations ou copies d'attestations délivrées, mises à jour, renouvelées, modifiées, expirées, suspendues, retirées ou déclarées perdues, volées ou détruites. Ce registre contient les données de chaque attestation ainsi que les données relatives aux vérifications périodiques prévues à l'article 137.

§ 4. L'autorité de sécurité veille à ce que le registre qu'elle a créé en vertu du § 1^{er} soit utilisé exclusivement pour les objectifs suivants:

1° la tenue des éléments de fait et de droit en matière de délivrance, mise à jour, renouvellement, prorogation, modification, expiration, suspension, retrait, perte, vol et destruction de toutes les licences de conducteur de train;

2° la tenue des données à caractère personnel déterminées par le Roi, qui sont nécessaires pour atteindre l'objectif visé au 1°.

Lorsque l'autorité de sécurité intervient conformément aux dispositions du présent article, toutes les dispositions de la loi du 8 décembre 1992 relative à la protection de la vie privée à l'égard des traitements de données à caractère personnel, sauf si le présent Code ferroviaire y déroge, doivent être respectées.

§ 5. Le Roi prend les dispositions nécessaires pour éviter les risques d'altération du contenu du registre visé au présent article.

Section 3. - Attestation

Art. 136. Chaque entreprise ferroviaire et le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire établissent leurs propres procédures pour la délivrance et la mise à jour des attestations conformément au présent Code ferroviaire et à ses arrêtés d'exécution et les intègrent dans leur système de gestion de la sécurité, ainsi que les procédures de recours permettant aux conducteurs de train de demander la révision d'une décision relative à la délivrance, à la mise à jour, à la suspension ou au retrait d'une attestation.

En cas de désaccord entre les parties à la relation du travail, elles peuvent saisir le Tribunal du travail.

Les entreprises ferroviaires ou le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire mettent à jour l'attestation, ou remplacent la copie, sans délai, chaque fois que le titulaire de l'attestation l'a perdue ou qu'il a obtenu de nouvelles autorisations relatives au matériel roulant ou à l'infrastructure.

Art. 140. § 1^{er}. Chaque entreprise ferroviaire et le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire:

1° tiennent ou veillent à ce que soit tenu un registre de toutes les attestations ou copies d'attestations délivrées, mises à jour, renouvelées, modifiées, expirées, suspendues, retirées ou déclarées perdues, volées ou détruites. Ce registre contient pour chaque attestation les données indiquées à l'annexe 7/1 ainsi que les données relatives aux vérifications périodiques prévues

Ce registre est mis à jour régulièrement;

2° coopèrent avec l'autorité de sécurité afin d'échanger des informations avec elle et lui donner accès aux données nécessaires;

3° fournissent, à la demande des autorités compétentes des autres Etats membres, des renseignements sur le contenu des attestations, lorsque cela s'impose en raison de leurs activités transnationales.

§ 2. Chaque conducteur de train a accès aux données le concernant qui sont stockées dans le registre des entreprises ferroviaires ou du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et il peut, à sa demande, obtenir copie de ces données.

§ 3. L'autorité de sécurité coopère avec l'Agence en vue d'assurer l'interopérabilité du registre visé au § 1^{er}.

§ 4. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et les entreprises ferroviaires veillent à ce que le registre qu'ils ont créé en vertu du § 1^{er} soit utilisé exclusivement pour les objectifs suivants:
1° la tenue des éléments de fait et de droit en matière de délivrance, mise à jour, prorogation, renouvellement, modification, expiration, suspension, retrait, perte, vol et destruction de toutes les attestations de conduite ou copies des attestations de conduite;
2° la tenue des données à caractère personnel déterminées par le Roi, qui sont nécessaires pour atteindre l'objectif visé au 1°.

Lorsque le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et les entreprises ferroviaires interviennent conformément aux dispositions du présent article, toutes les dispositions de la loi du 8 décembre 1992 relative à la protection de la vie privée à l'égard des traitements de données à caractère personnel doivent être respectées, sauf si le présent Code ferroviaire y déroge.

§ 5. Le Roi prend les dispositions nécessaires pour éviter les risques d'altération du contenu du registre visé au présent article.

Section 5. – Tâches et décisions de l'autorité de sécurité

Art. 142. § 1^{er}. Sans préjudice de l'article 74, 9°, l'autorité de sécurité accomplit les tâches suivantes de manière transparente et non discriminatoire:

1° délivrer et mettre à jour les licences et en fournir des duplicatas, conformément aux articles 126 et 128;

2° s'assurer de la mise en œuvre des examens et/ou contrôles périodiques, conformément à l'article 129;

3° suspendre et retirer les licences et communiquer à l'émetteur de l'attestation en cause les demandes motivées de suspension des attestations, conformément

à l'article 137. Ce registre est mis à jour régulièrement;

2° coopèrent avec l'autorité de sécurité afin d'échanger des informations avec elle et lui donner accès aux données nécessaires;

3° fournissent, à la demande des autorités compétentes des autres Etats membres, des renseignements sur le contenu des attestations, lorsque cela s'impose en raison de leurs activités transnationales.

§ 2. Chaque conducteur de train a accès aux données le concernant qui sont stockées dans le registre des entreprises ferroviaires ou du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et il peut, à sa demande, obtenir copie de ces données.

§ 3. L'autorité de sécurité coopère avec l'Agence en vue d'assurer l'interopérabilité du registre visé au § 1^{er}.

§ 4. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et les entreprises ferroviaires veillent à ce que le registre qu'ils ont créé en vertu du § 1^{er} soit utilisé exclusivement pour les objectifs suivants:
1° la tenue des éléments de fait et de droit en matière de délivrance, mise à jour, prorogation, renouvellement, modification, expiration, suspension, retrait, perte, vol et destruction de toutes les attestations de conduite ou copies des attestations de conduite;
2° la tenue des données à caractère personnel déterminées par le Roi, qui sont nécessaires pour atteindre l'objectif visé au 1°.

Lorsque le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et les entreprises ferroviaires interviennent conformément aux dispositions du présent article, toutes les dispositions de la loi du 8 décembre 1992 relative à la protection de la vie privée à l'égard des traitements de données à caractère personnel doivent être respectées, sauf si le présent Code ferroviaire y déroge.

§ 5. Le Roi prend les dispositions nécessaires pour éviter les risques d'altération du contenu du registre visé au présent article.

Section 5. – Tâches et décisions de l'autorité de sécurité

Art. 142. § 1^{er}. Sans préjudice de l'article 74, 9°, l'autorité de sécurité accomplit les tâches suivantes de manière transparente et non discriminatoire:

1° délivrer et mettre à jour les licences et en fournir des duplicatas, conformément aux articles 126 et 128;

2° s'assurer de la mise en œuvre des examens et/ou contrôles périodiques, conformément à l'article 129;

3° suspendre et retirer les licences et communiquer à l'émetteur de l'attestation en cause les demandes motivées de suspension des attestations, conformément

à l'article 221;

4° reconnaître les personnes ou organismes conformément aux articles 145, 146 et 149;

5° veiller à la publication et à la mise à jour d'un registre de personnes et d'organismes reconnus conformément à l'article 143 et à l'article 149;

6° tenir et mettre à jour un registre de licences conformément à l'article 129 et à l'article 132, § 1^{er}, 1°;

7° contrôler le processus de certification des conducteurs de train conformément à l'article 219;

8° effectuer les contrôles prévus à l'article 221;

9° reconnaître les personnes ou organismes chargés de l'examen médical et de l'examen psychologique sur le plan professionnel, visés à l'article 127, alinéas 4 et 5.

§ 2. L'autorité de sécurité répond rapidement aux demandes d'information et elle introduit elle-même sans délai toute demande d'information complémentaire dans le cadre du traitement des demandes de licences.

§ 3. *L'employeur et le conducteur de train disposent d'une procédure de recours administratif auprès de l'autorité de sécurité aux fins de révision d'une décision prise par une instance autre que l'autorité de sécurité, afférente à toute demande au titre du présent Code ferroviaire.*

Chapitre 2. – Accompagnateurs de trains de voyageurs

Art. 150. § 1^{er}. Les accompagnateurs de trains de voyageurs suivent une formation sanctionnée par un examen. Lorsque cet examen est achevé avec succès, *l'organisme de formation* délivre un brevet d'aptitude professionnelle.

Les formateurs ou *les organismes de formation* chargés de fournir des services de formation aux accompagnateurs de trains de voyageurs sont reconnus par l'autorité de sécurité.

La reconnaissance impose aux formateurs ou *organismes de formation* de fournir un accès équitable et non discriminatoire aux services de formation des accompagnateurs de trains de voyageurs chaque fois que cette formation est nécessaire pour remplir les conditions d'obtention du certificat de sécurité ou, le cas échéant, de l'agrément de sécurité.

La reconnaissance impose aux formateurs ou *organismes de formation* de mettre des services de formation de qualité à la disposition des entreprises

à l'article 221;

4° reconnaître les personnes ou organismes conformément aux articles 145, 146 et 149;

5° veiller à la publication et à la mise à jour d'un registre de personnes et d'organismes reconnus conformément à l'article 143 et à l'article 149;

6° tenir et mettre à jour un registre de licences conformément à l'article 129 et à l'article 132, § 1^{er}, 1°;

7° contrôler le processus de certification des conducteurs de train conformément à l'article 219;

8° effectuer les contrôles prévus à l'article 221;

9° reconnaître les personnes ou organismes chargés de l'examen médical et de l'examen psychologique sur le plan professionnel, visés à l'article 127, alinéas 4 et 5.

§ 2. L'autorité de sécurité répond rapidement aux demandes d'information et elle introduit elle-même sans délai toute demande d'information complémentaire dans le cadre du traitement des demandes de licences.

§ 3. *En cas de désaccord avec une décision de l'autorité de sécurité relative à une demande visée au titre 5, le conducteur de train concerné ou son employeur peut demander la révision de la décision.*

Sous peine d'irrecevabilité, il introduit la demande de révision, dûment motivée, auprès de l'autorité de sécurité par envoi recommandé dans un délai d'un mois à dater de la notification de la décision.

Après ce délai, la décision est définitive.

L'autorité de sécurité statue dans les deux mois de la réception de la demande de révision.

Chapitre 2. – Accompagnateurs de trains de voyageurs

Art. 150. § 1^{er}. 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.

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.

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.

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

ferroviaires à un prix raisonnable et non discriminatoire, qui soit en rapport avec les coûts et puisse inclure une marge bénéficiaire.

Le processus de reconnaissance se fonde sur des critères d'indépendance, de compétence et d'impartialité.

L'autorité de sécurité veille à la publication et à la mise à jour du registre des personnes et *organismes* qui ont été reconnus en vertu du *présent Code ferroviaire*.

§ 2. Le certificat d'accompagnateur de trains de voyageurs appartient à son titulaire et est délivré par l'autorité de sécurité.

Le certificat d'accompagnateur de trains de voyageurs ne peut être délivré qu'à une personne de dix-huit ans révolus.

§ 3. Les accompagnateurs de trains de voyageurs établis dans les autres 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 couvertures d'assurances ou autres moyens de protection personnelle ou collective concernant la responsabilité professionnelle. Cette déclaration est toutefois accompagnée des documents, visés à l'article 9, § 2, de cette même loi. L'autorité de sécurité applique systématiquement la procédure, visée à l'article 9, § 4, de cette même loi. L'autorité de sécurité vérifie notamment que les attestations relatives aux connaissances linguistiques du candidat sont établies conformément au prescrit de la STI exploitation fixant les niveaux linguistiques requis pour les tâches de sécurité.

Art. 151. Le Roi, en matière de certification des accompagnateurs de trains de voyageurs:

1° détermine, par un arrêté délibéré en Conseil des ministres, les modalités d'organisation et le contenu minimal de la formation et des examens, visés à l'article 150, § 1^{er}, ainsi que les modalités de la délivrance des documents faisant foi concernant la formation et les examens que doivent suivre les accompagnateurs de trains de voyageurs;

2° détermine, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, les conditions que les formateurs et les *organismes de formation* chargés de fournir des services de formation aux accompagnateurs de trains de voyageurs doivent remplir pour être reconnus conformément à l'article 150, § 1^{er}, alinéa 3, et la procédure de reconnaissance;

prix raisonnable et non discriminatoire, qui soit en rapport avec les coûts et puisse inclure une marge bénéficiaire.

Le processus de reconnaissance se fonde sur des critères d'indépendance, de compétence et d'impartialité.

L'autorité de sécurité veille à la publication et à la mise à jour du registre des personnes et *centres* qui ont été reconnus en vertu du *présent chapitre*.

§ 2. Le certificat d'accompagnateur de trains de voyageurs appartient à son titulaire et est délivré par l'autorité de sécurité.

Le certificat d'accompagnateur de trains de voyageurs ne peut être délivré qu'à une personne de dix-huit ans révolus.

§ 3. Les accompagnateurs de trains de voyageurs établis dans les autres 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 couvertures d'assurances ou autres moyens de protection personnelle ou collective concernant la responsabilité professionnelle. Cette déclaration est toutefois accompagnée des documents, visés à l'article 9, § 2, de cette même loi. L'autorité de sécurité applique systématiquement la procédure, visée à l'article 9, § 4, de cette même loi. L'autorité de sécurité vérifie notamment que les attestations relatives aux connaissances linguistiques du candidat sont établies conformément au prescrit de la STI exploitation fixant les niveaux linguistiques requis pour les tâches de sécurité.

Art. 151. Le Roi, en matière de certification des accompagnateurs de trains de voyageurs:

1° détermine, par un arrêté délibéré en Conseil des ministres, les modalités d'organisation et le contenu minimal de la formation et des examens, visés à l'article 150, § 1^{er}, ainsi que les modalités de la délivrance des documents faisant foi concernant la formation et les examens que doivent suivre les accompagnateurs de trains de voyageurs;

2° détermine, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, les conditions que les formateurs et les *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, § 1^{er}, alinéa 3, et la procédure de reconnaissance;

3° arrête les exigences auxquelles doit se conformer le *brevet d'accompagnateur de trains de voyageurs* visé à l'article 150, § 1^{er}, alinéa 1^{er} ainsi que les conditions psychologiques, médicales et d'aptitude professionnelle que le titulaire doit remplir pour qu'il lui soit délivré;

4° arrête les modalités de délivrance, de renouvellement, de révision, de suspension et de retrait du *brevet d'accompagnateur de trains de voyageurs* visé à l'article 150, § 1^{er}, alinéa 1^{er};

5° arrête les critères de reconnaissance des personnes ou organismes chargés de l'examen médical et les modalités de cet examen médical;

6° arrête les critères de reconnaissance des personnes ou organismes chargés de l'examen psychologique sur le plan professionnel et les modalités de cet examen.

3° arrête les exigences auxquelles doit se conformer le *brevet d'aptitude professionnelle* visé à l'article 150, § 1^{er}, alinéa 1^{er} ainsi que les conditions psychologiques, médicales et d'aptitude professionnelle que le titulaire doit remplir pour qu'il lui soit délivré;

4° arrête les modalités de délivrance, de renouvellement, de révision, de suspension et de retrait du *brevet d'aptitude professionnelle* visé à l'article 150, § 1^{er}, alinéa 1^{er};

5° arrête les critères de reconnaissance des personnes ou organismes chargés de l'examen médical et les modalités de cet examen médical;

6° arrête les critères de reconnaissance des personnes ou organismes chargés de l'examen psychologique sur le plan professionnel et les modalités de cet examen.

Art. 151/1. Au plus tard pour le 31 décembre 2017, et par dérogation aux articles 150 et 151, les entreprises ferroviaires mettent en place leurs propres processus pour la certification des accompagnateurs de trains de voyageurs.

Elles intègrent ces processus dans leur système de gestion de la sécurité.

Ces processus:

1° sont conformes à la Décision de la Commission n° 2012/757 du 14 novembre 2012 concernant la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système Exploitation et gestion du trafic du système ferroviaire de l'Union européenne et modifiant la décision 2007/756/CE et aux autres règles européennes applicables;

2° assurent un niveau de sécurité au moins équivalent au niveau de sécurité assuré par les dispositions arrêtées par le Roi en vertu des articles 68, § 2, alinéa 3, et 151.

Les certificats d'accompagnateurs de trains de voyageurs visés à l'article 150, § 2, qui sont délivrés par l'autorité de sécurité, prennent fin au moment où l'entreprise ferroviaire a mis en place les processus visés à l'alinéa 1^{er} ou au plus tard le 31 décembre 2017.

Titre 6. – Interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne

Chapitre 4. – Sous-systèmes

Section 1^{re}. – Procédure de mise en service

Art. 168. § 1^{er}. En application de l'article 74, 1°, et sans préjudice des dispositions du chapitre 5, l'autorité de sécurité autorise la mise en service des sous-systèmes

Titre 6. – Interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne

Chapitre 4. – Sous-systèmes

Section 1^{re}. – Procédure de mise en service

Art. 168. § 1^{er}. En application de l'article 74, 1°, et sans préjudice des dispositions du chapitre 5, l'autorité de sécurité autorise la mise en service des sous-systèmes

de nature structurelle constitutifs du système ferroviaire qui sont implantés ou exploités en Belgique.

§ 2. Les sous-systèmes de nature structurelle ne peuvent être mis en service que s'ils sont conçus, construits et installés de façon à satisfaire aux exigences essentielles les concernant, lorsqu'ils sont intégrés dans le système ferroviaire.

§ 3. L'autorité de sécurité vérifie, en particulier:

1° la compatibilité technique de ces sous-systèmes avec le système dans lequel ils s'intègrent;

2° l'intégration en sécurité de ces sous-systèmes conformément au règlement n° 352/2009 de la Commission du 24 avril 2009 concernant l'adoption d'une méthode de sécurité commune relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques visée à l'article 6, § 3, point a), de la Directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil et à l'article 94.

§ 4. L'autorité de sécurité vérifie préalablement à la mise en service de ces sous-systèmes qu'ils sont conformes aux dispositions applicables des STI en matière d'exploitation et d'entretien.

§ 5. Les sous-systèmes de nature structurelle sont soumis:

1° à la procédure de vérification " CE " par référence aux STI applicables;

2° ainsi qu'à la procédure de vérification aux règles de sécurité, par référence à ces règles de sécurité.

§ 6. Après la mise en service des sous-systèmes, cette vérification a lieu:

1° pour l'infrastructure, dans le cadre de l'octroi et du suivi des agréments de sécurité en application de l'article 95;

2° pour les véhicules, dans le cadre de l'octroi et du suivi des certificats de sécurité en application de l'article 99.

§ 7. Les procédures d'évaluation et de vérification sont celles prévues dans les STI structurelles et fonctionnelles concernées.

Section 5 . – Mise en service des sous-systèmes

Sous-section 1^{re} – Principes généraux

Art. 177. *Le Roi fixe la procédure et les modalités d'introduction de la demande et d'obtention de l'autorisation de mise en service des sous-systèmes visés à cette section.*

de nature structurelle constitutifs du système ferroviaire qui sont implantés ou exploités en Belgique.

§ 2. Les sous-systèmes de nature structurelle ne peuvent être mis en service que s'ils sont conçus, construits et installés de façon à satisfaire aux exigences essentielles les concernant, lorsqu'ils sont intégrés dans le système ferroviaire.

§ 3. L'autorité de sécurité vérifie, en particulier:

1° la compatibilité technique de ces sous-systèmes avec le système dans lequel ils s'intègrent;

2° l'intégration en sécurité de ces sous-systèmes conformément au règlement n° 352/2009 de la Commission du 24 avril 2009 concernant l'adoption d'une méthode de sécurité commune relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques visée à l'article 6, § 3, point a), de la Directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil et à l'article 94.

§ 4. L'autorité de sécurité vérifie préalablement à la mise en service de ces sous-systèmes qu'ils sont conformes aux dispositions applicables des STI en matière d'exploitation et d'entretien.

§ 5. Les sous-systèmes de nature structurelle sont soumis:

1° à la procédure de vérification " CE " par référence aux STI applicables;

2° ainsi qu'à la procédure de vérification aux règles de sécurité, par référence à ces règles de sécurité.

§ 6. Après la mise en service des sous-systèmes, cette vérification a lieu:

1° pour l'infrastructure, dans le cadre de l'octroi et du suivi des agréments de sécurité en application de l'article 95;

2° pour les véhicules, dans le cadre de l'octroi et du suivi des certificats de sécurité en application de l'article 99.

§ 7. Les procédures d'évaluation et de vérification sont celles prévues dans les STI structurelles et fonctionnelles concernées.

§ 8. *Le Roi fixe les modalités d'introduction de la demande, la procédure et les conditions d'obtention de l'autorisation de mise en service des sous-systèmes.*

Section 5. – Mise en service des sous-systèmes existants après un renouvellement ou un réaménagement

(...)

Art. 177. (...)

Sous-section 2. – Mises en service des sous-systèmes existants après un renouvellement ou un réaménagement (...)

Art. 178. § 1^{er}. En cas de renouvellement ou de réaménagement, l'entité adjudicatrice, le constructeur ou leur mandataire dans l'Union européenne introduit auprès de l'autorité de sécurité un dossier décrivant le projet.

§ 2. Après examen du dossier, l'autorité de sécurité décide, en tenant compte de la stratégie de mise en œuvre indiquée dans la STI applicable, si l'importance de travaux justifie la nécessité d'une nouvelle autorisation de mise en service au sens du présent Code ferroviaire.

§ 3. Une nouvelle autorisation de mise en service est nécessaire chaque fois que le niveau global de sécurité du sous-système concerné peut être affecté négativement par les travaux envisagés.

Si une nouvelle autorisation est requise, l'autorité de sécurité décide de la mesure dans laquelle les STI doivent être appliquées au projet.

Si la STI n'est pas pleinement appliquée, l'autorité de sécurité en notifie à la Commission européenne les motifs, les caractéristiques techniques qui s'appliquent au lieu de la STI, et les organismes chargés d'appliquer, en ce qui concerne ces caractéristiques, la procédure de vérification visée à l'article 174.

§ 4. L'autorité de sécurité arrête sa décision au plus tard quatre mois après que l'entité adjudicatrice, le constructeur ou leur mandataire dans l'Union européenne ait introduit un dossier complet suivant les modalités arrêtées conformément à l'article 177.

Art 179. L'autorité de sécurité peut autoriser la mise en service intermédiaire des sous-systèmes sur la base des attestations de conformité intermédiaire délivrées par l'organisme notifié ou désigné, et des déclarations de conformité intermédiaires. L'autorité de sécurité délivre l'autorisation de mise en service intermédiaire à l'entité adjudicatrice ou au constructeur, ou à leur mandataire dans l'Union européenne.

La mise en service intermédiaire des sous-systèmes ouvre le droit à l'accomplissement de tous les essais

Art. 178. § 1^{er}. En cas de renouvellement ou de réaménagement, l'entité adjudicatrice, le constructeur ou leur mandataire dans l'Union européenne introduit auprès de l'autorité de sécurité un dossier de conception décrivant le projet.

Le Roi détermine la procédure et les modalités pour introduire le dossier de conception, visé à l'alinéa 1^{er}.

§ 2. Après examen du dossier, l'autorité de sécurité décide, en tenant compte de la stratégie de mise en œuvre indiquée dans la STI applicable, si l'importance de travaux justifie la nécessité d'une nouvelle autorisation de mise en service au sens du présent Code ferroviaire.

Une nouvelle autorisation de mise en service est nécessaire chaque fois que le niveau global de sécurité du sous-système concerné peut être affecté négativement par les travaux envisagés.

§ 3. L'autorité de sécurité arrête sa décision au plus tard quatre mois après l'introduction du dossier complet de conception.

Si elle décide qu'une nouvelle autorisation est requise, elle indique dans sa décision la mesure dans laquelle les STI doivent être appliquées au projet.

Si une nouvelle autorisation est requise, l'entité adjudicatrice, le constructeur ou leur mandataire dans l'Union européenne introduit une demande selon les modalités fixées par le Roi conformément à l'article 168, § 8.

§ 4. Si la STI n'est pas pleinement appliquée, l'autorité de sécurité en notifie à la Commission européenne les motifs, les caractéristiques techniques qui s'appliquent au lieu de la STI, et les organismes chargés d'appliquer, en ce qui concerne ces caractéristiques, la procédure de vérification visée à l'article 174.

Art. 179. (...)

nécessaires à la mise en service des sous-systèmes concernés selon les modalités arrêtées conformément à l'article 177.

Chapitre 5. - Véhicules

Section 1^{re}. – Autorisation de mise en service

Chapitre 5. - Véhicules

Section 1^{re}. – Autorisation de mise en service

Art. 180/1. § 1^{er}. En cas de renouvellement ou de réaménagement, l'entité adjudicatrice, le constructeur ou leur mandataire dans l'Union européenne introduit auprès de l'autorité de sécurité un dossier de conception décrivant le projet selon les modalités déterminées par le Roi.

Le Roi détermine la procédure et les modalités pour introduire le dossier de conception visé à l'alinéa 1^{er}.

§ 2. Après examen du dossier, l'autorité de sécurité décide, en tenant compte de la stratégie de mise en œuvre indiquée dans la STI applicable, si l'importance de travaux justifie la nécessité d'une nouvelle autorisation de mise en service au sens du présent Code ferroviaire.

Une nouvelle autorisation de mise en service est nécessaire chaque fois que le niveau global de sécurité du véhicule concerné peut être affecté négativement par les travaux envisagés.

§ 3. L'autorité de sécurité arrête sa décision au plus tard quatre mois après l'introduction du dossier de conception complet.

Si elle décide qu'une nouvelle autorisation est requise, elle indique dans sa décision la mesure dans laquelle les STI doivent être appliquées au projet.

Si une nouvelle autorisation est requise, l'entité adjudicatrice, le constructeur ou leur mandataire dans l'Union européenne introduit une demande conformément aux modalités fixées par le Roi conformément à l'article 180, alinéa 4.

Section 2. - Mise en service des véhicules conformes aux STI

Section 2. – Mise en service des véhicules conformes aux STI

Sous-section 2. – Autorisations supplémentaires pour la mise en service

Sous-section 2. – Autorisations supplémentaires pour la mise en service

Art. 194. L'autorité de sécurité rend la décision d'autorisation supplémentaire de mise en service au plus tard:

1° deux mois après l'introduction du dossier visé à l'article 193, § 2;

2° le cas échéant, un mois après la fourniture de toute information complémentaire visée à l'article 193, § 5;

3° le cas échéant, un mois après la fourniture des

Art. 194. L'autorité de sécurité rend la décision d'autorisation supplémentaire de mise en service au plus tard:

1° deux mois après l'introduction du dossier visé à l'article 193, §§ 2 et 3;

2° le cas échéant, un mois après la fourniture de toute information complémentaire visée à l'article 193, § 5;

3° le cas échéant, un mois après la fourniture des

résultats des essais demandés par l'autorité de sécurité conformément à l'article 193, § 6.

Section 3. – Mise en service des véhicules non-conformes aux STI

Sous-section 2.- Autorisations supplémentaires pour la mise en service

Art 198. L'autorité de sécurité rend sa décision d'autorisation supplémentaire de mise en service au plus tard:

1° quatre mois après l'introduction du dossier visé à l'article 197, § 2;

2° le cas échéant, deux mois après la fourniture des informations complémentaires ou des analyses de risque visées à l'article 197, § 5;

3° le cas échéant, deux mois après la fourniture des résultats des essais qui ont été réalisés à la demande de l'autorité de sécurité conformément à l'article 197, § 6.

Chapitre 6. – Organismes notifiés et désignés

Section 1^{re}. – Organismes notifiés

Art. 201. *Le Roi agréé, en vue de leur notification, les organismes qui répondent aux critères de l'annexe 21 et qui sont chargés d'effectuer la procédure d'évaluation de la conformité ou de l'aptitude à l'emploi visée aux articles 162 à 165 ainsi que la procédure de vérification visée à l'article 172, en indiquant leurs domaines de compétence respectifs.*

Art. 202. *Pour pouvoir être agréés en vue de leur notification par le Roi, les organismes intéressés doivent faire la preuve qu'ils sont accrédités conformément aux dispositions d'exécution de la loi du 20 juillet 1990 concernant l'accréditation des organismes d'évaluation de la conformité.*

Le Roi fixe les modalités d'introduction du dossier d'agrément et de la demande de notification, la procédure pour la délivrance de l'agrément et les règles en matière de contrôle, de suspension et de retrait de l'agrément.

résultats des essais demandés par l'autorité de sécurité conformément à l'article 193, § 6.

Section 3. – Mise en service des véhicules non-conformes aux STI

Sous-section 2.- Autorisations supplémentaires pour la mise en service

Art 198. L'autorité de sécurité rend sa décision d'autorisation supplémentaire de mise en service au plus tard:

1° quatre mois après l'introduction du dossier visé à l'article 197, §§ 2 et 3;

2° le cas échéant, deux mois après la fourniture des informations complémentaires ou des analyses de risque visées à l'article 197, § 5;

3° le cas échéant, deux mois après la fourniture des résultats des essais qui ont été réalisés à la demande de l'autorité de sécurité conformément à l'article 197, § 6.

Chapitre 6. – Organismes notifiés et désignés

Section 1^{re}. – Organismes notifiés

Art. 201. *Les organismes chargés d'effectuer la procédure d'évaluation de la conformité ou de l'aptitude à l'emploi visée aux articles 162 à 165 ainsi que la procédure de vérification visée à l'article 172 qui souhaitent être agréés comme organismes notifiés répondent aux critères de l'annexe 21.*

Art. 202. *Pour pouvoir être agréés en vue de leur notification, les organismes intéressés doivent faire la preuve qu'ils sont accrédités conformément aux dispositions du règlement (CE) n° 765/2008 du Parlement européen et du Conseil du 9 juillet 2008 fixant les prescriptions relatives à l'accréditation et à la surveillance du marché pour la commercialisation des produits et abrogeant le règlement (CEE) n° 339/93.*

L'agrément mentionne leurs domaines de compétence respectifs.

Le Roi fixe les modalités d'introduction du dossier d'agrément, la procédure pour la délivrance de l'agrément et les règles en matière de contrôle, de suspension et de retrait de l'agrément.

Art. 203. Le Roi détermine quelle entité est chargée de notifier à la Commission européenne et aux autres Etats membres de l'Union européenne les organismes *qu'il a* agréés en indiquant pour chacun d'eux leur domaine de compétence et leur numéro d'identification obtenu au préalable auprès de la Commission.

L'entité visée à l'alinéa 1^{er} informe également immédiatement la Commission européenne et les Etats membres de l'Union européenne du retrait de l'agrément à un organisme qui ne satisfait plus aux critères de l'annexe 21.

Art. 204. S'il apparaît qu'un organisme, notifié par un autre Etat membre de l'Union européenne, ne satisfait plus *aux critères de notification*, l'administration en informe la Commission européenne.

Section 2. - Organismes désignés

Art. 205. *Le Roi désigne, en indiquant leur domaine de compétence, les organismes chargés d'effectuer la procédure de vérification aux règles de sécurité, en l'absence de STI, lorsque l'application des STI à l'ensemble du réseau n'est pas effective, en cas de dérogation notifiée ou lorsqu'un cas spécifique nécessite l'application de règles nationales conformément à l'article 174.*

Art. 206. *Le Roi fixe les critères de désignation, les modalités d'introduction de la demande de désignation des organismes visés à l'article 205, la procédure d'octroi et les modalités de contrôle, suspension et révocation de la désignation.*

Chapitre 7. – Registres des véhicules et de l'infrastructure

Section 2.- Registre national des véhicules

Art. 210. § 1^{er}. Un registre national des véhicules autorisés en Belgique est établi.

§ 2. Le registre est tenu à jour par l'autorité de sécurité. Elle intègre dans le registre les modifications apportées par un autre Etat membre de l'Union européenne pour les données qui concernent le réseau belge.

Art. 203. Le Roi détermine quelle entité est chargée de notifier à la Commission européenne et aux autres Etats membres de l'Union européenne les organismes agréés en indiquant pour chacun d'eux leur domaine de compétence et leur numéro d'identification obtenu au préalable auprès de la Commission.

L'entité visée à l'alinéa 1^{er} informe également immédiatement la Commission européenne et les Etats membres de l'Union européenne du retrait de l'agrément à un organisme qui ne satisfait plus aux critères de l'annexe 21.

Art. 204. S'il apparaît qu'un organisme, notifié par un autre Etat membre de l'Union européenne, ne satisfait plus *aux critères de l'annexe 21*, l'administration en informe la Commission européenne.

Section 2. - Organismes désignés

Art. 205. *Les organismes chargés d'effectuer la procédure de vérification aux règles de sécurité, en l'absence de STI, lorsque l'application des STI à l'ensemble du réseau n'est pas effective, en cas de dérogation notifiée ou lorsqu'un cas spécifique nécessite l'application de règles nationales conformément à l'article 174 sont désignés selon les critères fixés par le Roi.*

Le Roi fixe également les modalités d'introduction de la demande de désignation, la procédure d'octroi et les modalités de contrôle, suspension et révocation de la désignation.

La désignation mentionne leurs domaines de compétence respectifs.

Art. 206. (...)

Chapitre 7. – Registres des véhicules et de l'infrastructure

Section 2.- Registre national des véhicules

Art. 210. § 1^{er}. Un registre national des véhicules autorisés en Belgique est établi.

§ 2. Le registre est tenu à jour par l'autorité de sécurité. Elle intègre dans le registre les modifications apportées par un autre Etat membre de l'Union européenne pour les données qui concernent le réseau belge.

Tant que les registres nationaux de véhicules des Etats membres ne sont pas reliés, l'autorité de sécurité met à jour le registre en y intégrant les modifications apportées par un autre Etat membre dans son propre registre, pour les données qui le concernent.

§ 3. Le registre est accessible aux autorités de sécurité des autres Etats membres de l'Union européenne, à l'organisme d'enquête, à l'organe de contrôle, à l'Agence, aux entreprises ferroviaires, au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ainsi qu'aux personnes ou organismes chargés de l'immatriculation des véhicules ou identifiés dans le registre.

Lorsque l'autorité de sécurité agit en vertu des dispositions du présent article, elle se conforme aux dispositions de la loi du 8 décembre 1992 relative à la protection de la vie privée à l'égard des traitements de données à caractère personnel.

§ 4. Le registre respecte les spécifications communes élaborées par l'Agence et contient au moins les informations suivantes:

- 1° le NEV;
- 2° les références de la déclaration " CE " de vérification et de l'entité l'ayant délivrée;
- 3° les références du registre européen des types de véhicules autorisés visé à l'article 34 de la Directive 2008/57/CE;
- 4° l'identification du propriétaire du véhicule et de son détenteur;
- 5° les restrictions éventuelles concernant l'utilisation du véhicule;
- 6° l'entité chargée de l'entretien.

§ 5. Le titulaire de l'immatriculation notifie immédiatement toute modification éventuelle en rapport avec les données introduites dans le registre national des véhicules, la destruction d'un véhicule ou sa décision de ne plus immatriculer un véhicule à l'autorité de sécurité de l'Etat membre dans lequel le véhicule a été autorisé en premier lieu.

Tant que les registres nationaux de véhicules des Etats membres ne sont pas reliés, l'autorité de sécurité met à jour le registre en y intégrant les modifications apportées par un autre Etat membre dans son propre registre, pour les données qui le concernent.

§ 3. Le registre est accessible aux autorités de sécurité des autres Etats membres de l'Union européenne, à l'organisme d'enquête, à l'organe de contrôle, à l'Agence, aux entreprises ferroviaires, au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ainsi qu'aux personnes ou organismes chargés de l'immatriculation des véhicules ou identifiés dans le registre conformément aux droits d'accès visés au point 3.3. de l'annexe de la décision 2007/756/CE de la Commission du 9 novembre 2007 adoptant une spécification commune du registre national des véhicules prévu aux articles 14, paragraphes 4 et 5, des directives 96/48/CE et 2001/16/CE.

Lorsque l'autorité de sécurité agit en vertu des dispositions du présent article, elle se conforme aux dispositions de la loi du 8 décembre 1992 relative à la protection de la vie privée à l'égard des traitements de données à caractère personnel.

§ 4. Le registre respecte les spécifications communes élaborées par la Commission européenne et contient au moins les informations suivantes:

- 1° le NEV;
- 2° les références de la déclaration " CE " de vérification et de l'entité l'ayant délivrée;
- 3° les références du registre européen des types de véhicules autorisés visé à l'article 34 de la Directive 2008/57/CE;
- 4° l'identification du propriétaire du véhicule et de son détenteur;
- 5° les restrictions éventuelles concernant l'utilisation du véhicule;
- 6° l'entité chargée de l'entretien.

§ 5. Le titulaire de l'immatriculation informe immédiatement l'autorité de sécurité, au moyen des formulaires mis à disposition par celle-ci sur son site Internet, de toute modification éventuelle en rapport avec les données introduites dans le registre national des véhicules, la destruction d'un véhicule ou sa demande de suppression définitive de l'immatriculation d'un véhicule.

À défaut d'une telle information ou si une donnée est incomplète ou manquante, l'autorité de sécurité suspend l'immatriculation.

Elle notifie sa décision au titulaire de l'immatriculation en l'invitant à régulariser la situation.

§ 6. En cas de véhicules mis en service pour la première fois dans un pays tiers et dont la mise en service a été autorisée par un Etat membre sur son territoire, cet Etat membre veille à ce que les données visées au § 4, 4° à 6°, puissent être retrouvées via le registre national de véhicule. Les données visées au § 4, 6°, peuvent être remplacées par les données pertinentes en matière de sécurité applicables au programme d'entretien.

Section 3. - Registre de l'infrastructure

Art. 211. L'autorité de sécurité veille à ce que le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire publie un registre de l'infrastructure et le met à jour dans le respect des spécifications communes visées à l'article 212.

Titre 7. - Contrôle et inspection ferroviaires

Chapitre 1^{er}. - Contrôle et inspection ferroviaires

Art. 213. § 1^{er}. Le Roi désigne les membres du personnel de l'Administration et de l'autorité de sécurité chargés du contrôle du respect du présent Code ferroviaire et de ses arrêtés d'exécution.

Ils peuvent:

1° pénétrer librement, à tout moment et sans avertissement préalable, dans tout le matériel roulant ou tout matériel destiné à circuler sur l'infrastructure;

2° procéder à toutes les constatations, rassembler des informations, prendre des déclarations, se faire présenter des documents, pièces, livres et objets et saisir ceux qui sont nécessaires au contrôle ou nécessaires pour pouvoir mettre fin à l'infraction.

Ils ne font valoir leurs droits de contrôle que pour autant que cela soit jugé raisonnablement utile pour l'exécution de leurs missions de contrôle.

Pour les besoins de l'accomplissement de leurs missions, ils peuvent requérir la force publique.

À défaut d'une telle régularisation dans un délai de six mois à dater de la notification, l'autorité de sécurité supprime définitivement l'immatriculation.

Un véhicule dont l'immatriculation est suspendue ou supprimée ne peut pas être exploité sur le réseau ferroviaire.

Pour pouvoir circuler à nouveau, le véhicule ayant fait l'objet d'une suppression d'immatriculation, fait l'objet d'une nouvelle demande d'autorisation de mise en service introduite conformément au titre 6, chapitre 5.

§ 6. En cas de véhicules mis en service pour la première fois dans un pays tiers et dont la mise en service a été autorisée par l'autorité de sécurité sur son territoire, l'autorité de sécurité veille à ce que les données visées au § 4, 4° à 6°, puissent être retrouvées via le registre national de véhicule. Les données visées au § 4, 6°, peuvent être remplacées par les données pertinentes en matière de sécurité applicables au programme d'entretien.

Section 3. - Registre de l'infrastructure

Art. 211. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire publie un registre de l'infrastructure et le tient à jour dans le respect des spécifications communes visées à l'article 212.

L'autorité de sécurité vérifie si le registre est publié et tenu à jour.

Titre 7. - Contrôle et inspection ferroviaires

Chapitre 1^{er}. - Contrôle et inspection ferroviaires

Art. 213. § 1^{er}. Le Roi désigne les membres du personnel de l'Administration et de l'autorité de sécurité chargés du contrôle du respect du présent Code ferroviaire et de ses arrêtés d'exécution.

Ils peuvent:

1° pénétrer librement, à tout moment et sans avertissement préalable, dans tout le matériel roulant ou tout matériel destiné à circuler sur l'infrastructure;

2° procéder à toutes les constatations, rassembler des informations, prendre des déclarations, se faire présenter des documents, pièces, livres et objets et saisir ceux qui sont nécessaires au contrôle ou nécessaires pour pouvoir mettre fin à l'infraction.

Ils ne font valoir leurs droits de contrôle que pour autant que cela soit jugé raisonnablement utile pour l'exécution de leurs missions de contrôle.

Pour les besoins de l'accomplissement de leurs missions, ils peuvent requérir la force publique.

§ 2. Ils ont le droit d'accéder:

1° au domicile des chefs d'entreprise, administrateurs, gérants, directeurs et autres membres du personnel de l'entreprise concernée ainsi qu'à l'habitation et aux locaux utilisés à des fins professionnelles de personnes physiques et morales, internes ou externes, chargées de la gestion commerciale, comptable, administrative, fiscale et financière de cette entreprise;

2° au siège social ou d'exploitation de l'entreprise concernée.

Toutefois, ils n'ont accès aux locaux visés à l'alinéa 1er qu'aux conditions suivantes:

1° avoir reçu l'autorisation préalable et écrite de l'occupant;

2° avoir reçu l'habilitation préalable et écrite du juge d'instruction. Dans ce cas, ils ne peuvent accéder à l'habitation et aux locaux habités qu'entre 8 et 18 heures.

§ 3. Les membres du personnel visés au § 1^{er} sont tenus au secret professionnel quant aux informations obtenues dans l'exercice de leurs missions de contrôle.

§ 2. Ils ont le droit d'accéder:

1° au domicile des chefs d'entreprise, administrateurs, gérants, directeurs et autres membres du personnel de l'entreprise concernée ainsi qu'à l'habitation et aux locaux utilisés à des fins professionnelles de personnes physiques et morales, internes ou externes, chargées de la gestion commerciale, comptable, administrative, fiscale et financière de cette entreprise;

2° au siège social ou d'exploitation de l'entreprise concernée.

Toutefois, ils n'ont accès aux locaux visés à l'alinéa 1er qu'aux conditions suivantes:

1° avoir reçu l'autorisation préalable et écrite de l'occupant;

2° avoir reçu l'habilitation préalable et écrite du juge d'instruction. Dans ce cas, ils ne peuvent accéder à l'habitation et aux locaux habités qu'entre 8 et 18 heures.

§ 3. Les membres du personnel visés au § 1^{er} sont tenus au secret professionnel quant aux informations obtenues dans l'exercice de leurs missions de contrôle.

§ 4. Les membres du personnel visés au § 1^{er} présentent lors de la réalisation de leurs tâches leur carte de légitimation dont le Roi fixe le modèle.

Chapitre 2.- Amendes administratives

Art. 214. Les infractions suivantes au présent Code ferroviaire sont sanctionnées d'une amende administrative:

1° l'infraction à l'article 68, § 3, est sanctionnée d'une amende administrative de 2.000 à 4.000 euros;

2° l'infraction à l'article 68, § 4, est sanctionnée d'une amende administrative de 2.000 à 4.000 euros;

3° l'infraction à l'article 70 est sanctionnée d'une amende administrative de 1.000 à 2.000 euros;

4° l'infraction à l'article 71 est sanctionnée d'une amende administrative de 2.000 à 4.000 euros;

5° le non-respect, par l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, des mesures visées à l'article 75 est sanctionné d'une amende administrative de 4.000 à 8.000 euros;

6° le refus de fournir l'assistance technique visée à l'article 77, alinéa 4, est sanctionné d'une amende administrative de 1.000 à 2.000 euros;

7° l'infraction à l'article 89 est sanctionnée d'une amende administrative de 4.000 à 8.000 euros;

8° l'infraction à l'article 90 est sanctionnée d'une amende administrative de 4.000 à 8.000 euros;

Chapitre 2.- Amendes administratives

Section 1^{re}. - Principes

Art. 214. § 1^{er}. Les infractions visées au présent chapitre peuvent être sanctionnées d'une amende administrative.

Les infractions peuvent avoir été commises par négligence ou défaut de prévoyance.

§ 2. Les infractions sont réparties en trois degrés:

1° Les infractions du premier degré concernent les faits et comportements qui n'ont pas d'incidence sur la sécurité des personnes et qui n'entravent pas gravement le fonctionnement de l'autorité de sécurité ou de l'organisme d'enquête;

2° Les infractions du deuxième degré concernent les faits et comportements qui ont une incidence directe ou indirecte sur la sécurité des personnes ou qui entravent gravement le fonctionnement de l'autorité de sécurité ou de l'organisme d'enquête;

3° Les infractions du troisième degré concernent les faits et comportements qui sont de nature à pouvoir provoquer un accident ou un accident grave.

Les infractions visées à l'alinéa 1^{er}, 1°, peuvent être sanctionnées d'une amende administrative de 100 à 1.000 euros.

9° l'infraction à l'article 91, première phrase, est sanctionnée d'une amende administrative de 4.000 à 8.000 euros;

10° l'infraction à l'article 91, deuxième phrase, est sanctionnée d'une amende administrative de 4.000 à 8.000 euros;

11° le dépôt tardif du rapport visé à l'article 92 est sanctionné d'une amende administrative de 500 à 1.000 euros;

12° le non-dépôt du rapport visé à l'article 92 est sanctionné d'une amende administrative de 2.000 à 4.000 euros;

13° le dépôt incomplet du rapport visé à l'article 92 est sanctionné d'une amende administrative de 2.000 à 4.000 euros;

14° le non-respect des obligations visées à l'article 93 est sanctionné d'une amende administrative de 1.000 à 2.000 euros;

15° la communication non immédiate des modifications substantielles visées à l'article 96 est sanctionnée d'une amende administrative de 1.000 à 2.000 euros;

16° l'infraction à l'article 102, alinéa 2, est sanctionnée d'une amende administrative de 1.000 à 2.000 euros;

17° le non-respect des obligations concernant la validité de la licence de conducteur de train, visées à l'article 141, est sanctionné d'une amende administrative de 2.000 à 4.000 euros;

18° l'infraction à l'article 130, alinéa 1er, est sanctionnée d'une amende administrative de 500 à 1.000 euros par conducteur de train;

19° sauf si des exceptions légales ou réglementaires le prévoient, le non-respect des obligations concernant les attestations des conducteurs de train en matière d'infrastructure, de matériel ou de connaissances linguistiques, visées à l'article 141, est sanctionné d'une amende administrative de 2.000 à 4.000 euros;

20° l'infraction à l'article 135 est sanctionnée d'une amende administrative de 500 à 1.000 euros;

21° l'infraction à l'article 136, alinéa 3, est sanctionnée d'une amende administrative de 500 à 1.000 euros;

22° l'infraction à l'article 137 est sanctionnée d'une amende administrative de 1.000 à 2.000 euros;

23° l'infraction à l'article 139 est sanctionnée d'une amende administrative de 2.000 à 4.000 euros;

24° l'infraction à l'article 140 est sanctionnée d'une amende administrative de 1.000 à 2.000 euros;

25° l'infraction à l'article 146, alinéa 3, est sanctionnée d'une amende administrative de 4.000 à 8.000 euros;

Les infractions visées à l'alinéa 1^{er}, 2°, peuvent être sanctionnées d'une amende administrative de 500 à 2.000 euros.

Les infractions visées à l'alinéa 1^{er}, 3°, peuvent être sanctionnées d'une amende administrative de 1.000 à 8.000 euros.

26° la non-vérification du fait que l'accompagnateur est bien titulaire d'un certificat visé à l'article 150, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, avant qu'il ne soit autorisé à effectuer les tâches déterminantes définies dans le même article, est sanctionnée d'une amende administrative de 2.000 à 4.000 euros;

27° la non-inscription par le détenteur, en violation de l'article 105, d'un véhicule dans le RNV, avec le nom de l'entité en charge de l'entretien, est sanctionnée d'une amende administrative de 1.000 à 2.000 euros;

28° la non-communication ou la communication tardive à l'autorité de sécurité des adaptations nécessaires à apporter au RNV visé à l'article 105, est sanctionnée d'une amende administrative de 1.000 à 2.000 euros;

29° le non-respect, par l'entité en charge de l'entretien, des règles mentionnées dans les articles 106 à 109 concernant la certification, est sanctionné d'une amende administrative de 4.000 à 8.000 euros;

30° toute obstruction à l'exercice des pouvoirs de l'organisme d'enquête, visés à l'article 113, est sanctionnée d'une amende administrative de 4.000 à 8.000 euros;

31° le fait de ne pas répondre dans le délai imparti à un rapport d'audit, d'inspection ou de contrôle relatif aux règles de sécurité visées à l'article 68 ou aux règles de sécurité concernant le transport de marchandises dangereuses par chemin de fer, ou relatif à un agrément ou un certificat de sécurité, est sanctionné d'une amende administrative de 500 à 1.000 euros;

32° le fait de ne pas prendre de mesures correctives dans le délai imparti après un rapport d'audit, d'inspection ou de contrôle relatif aux règles de sécurité visées à l'article 68 ou aux règles de sécurité concernant le transport de marchandises dangereuses par chemin de fer, ou relatif à un agrément ou un certificat de sécurité, est sanctionné d'une amende administrative de 2.000 à 4.000 euros;

33° le fait de dépasser les valeurs " intervention immédiate " des tolérances de sécurité de la voie, conformément aux paramètres fondamentaux sécurité des STI Infrastructure, ou de ne pas respecter les procédures de sécurité des STI Contrôle-commande et signalisation, et ce, plus de deux fois par an, est sanctionné d'une amende administrative de 2.000 à 4.000 euros;

34° le non-paiement ou le paiement tardif des redevances visées aux articles 79, 80, 82, 85, 86 et 87 est sanctionné d'une amende administrative de 20 à 500 euros;

35° l'entreprise ferroviaire, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et le détenteur qui, par

l'accomplissement d'un acte, ou le non accomplissement d'un acte, font naître une situation qui par nature peut provoquer un accident, sont sanctionnés d'une amende administrative de 500 à 6.000 euros;

36° l'entreprise ferroviaire, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et le détenteur qui, par l'accomplissement d'un acte, ou le non accomplissement d'un acte, font naître une situation qui par nature peut provoquer un accident grave, sont sanctionnés d'une amende administrative de 3.000 à 12.000 euros;

37° la mise en service d'un véhicule avant qu'il ne soit autorisé conformément à l'article 180 est sanctionnée d'une amende administrative de 4.000 à 8.000 euros;

38° le non-respect de la décision visée à l'article 70, § 6, du présent Code ferroviaire est sanctionné d'une amende administrative de 2.000 à 4.000 euros.

Les infractions mentionnées à l'alinéa précédent peuvent également être commises par négligence ou défaut de prévoyance.

Art. 215. § 1^{er}. *Le Roi définit, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, les infractions aux arrêtés pris en exécution du présent Code ferroviaire qui sont sanctionnées d'une amende administrative.*

Les infractions sont réparties en trois degrés.

Les infractions peuvent également être commises par négligence ou défaut de prévoyance.

§ 2. *Les infractions du premier degré concernent les faits et comportements qui n'ont pas d'incidence sur la sécurité des personnes et qui n'entravent pas gravement le fonctionnement de l'autorité de sécurité ou de l'organisme d'enquête.*

Les infractions visées à l'alinéa 1er sont sanctionnées d'une amende administrative de 50 à 1.000 euros.

§ 3. *Les infractions du deuxième degré concernent les faits et comportements qui ont une incidence directe ou indirecte sur la sécurité des personnes ou qui entravent gravement le fonctionnement de l'autorité de sécurité ou de l'organisme d'enquête.*

Les infractions visées à l'alinéa 1er sont sanctionnées d'une amende administrative de 100 à 2.000 euros.

§ 4. *Les infractions du troisième degré concernent les faits et comportements qui sont de nature à pouvoir provoquer un accident ou un accident grave.*

Les infractions visées à l'alinéa 1er sont sanctionnées d'une amende administrative de 400 à 8.000 euros.

Art. 215. § 1^{er}. *En cas de circonstances atténuantes, l'amende administrative peut être réduite, sans pouvoir être inférieure à:*

1° 50 euros pour les infractions du premier degré;

2° 250 euros pour les infractions du deuxième degré;

3° 500 euros pour les infractions du troisième degré.

§ 2. *En cas de concours de plusieurs infractions, les amendes administratives sont cumulées sans pouvoir excéder le double du maximum de l'amende administrative la plus élevée.*

§ 3. *Les montants maximaux des amendes sont doublés si le contrevenant se voit infliger une amende administrative prévue par ou en vertu du présent chapitre dans les deux ans:*

1° après qu'une décision de lui infliger une amende administrative est devenue définitive; ou

2° après que l'arrêt sur le recours contre une décision de lui infliger une amende administrative est passé en force de chose jugée.

§ 4. *Les décimes additionnels visés à l'article 1^{er}, alinéa 1^{er}, de la loi du 5 mars 1952 relative aux décimes additionnels sur les amendes pénales s'appliquent aux amendes administratives visées au présent chapitre.*

§ 5. Le Roi peut fixer, par arrêté délibéré en Conseil des ministres et dans les limites des montants minimaux et maximaux prévus aux §§ 2 à 4, un montant ou des montants minimaux et maximaux en cas de comportement sanctionné d'une amende administrative.

Pour définir le degré et le taux de la peine, le Roi tient compte de la gravité des faits punissables et de leur proportionnalité par rapport aux amendes administratives.

Art. 216. § 1^{er}. En cas de circonstances atténuantes, l'amende administrative peut être réduite, sans qu'elle puisse être inférieure à:

- 1° 50 euros pour les infractions du premier degré;
- 2° 100 euros pour les infractions du deuxième degré;
- 3° 200 euros pour les infractions du troisième degré;
- 4° la moitié du montant minimal des montants prévus à l'article 214.

§ 2. En cas de concours de plusieurs infractions visées aux articles 214 et 215, toutes les amendes administratives seront cumulées, sans qu'elles puissent toutefois excéder le double du maximum de l'amende administrative la plus élevée.

§ 3. L'autorité de sécurité et l'organisme d'enquête peuvent prévoir dans leur décision d'infliger une amende administrative que, si le contrevenant ne commet plus d'infraction pendant un an, l'amende administrative est caduque.

§ 4. Les §§ 1^{er} à 3 s'appliquent intégralement au recours visé à l'article 221/3.

§ 5. Si le contrevenant se voit infliger une amende administrative prévue aux articles 214 et 215, un an après qu'une décision de l'autorité de sécurité ou de l'organisme d'enquête d'infliger une amende administrative est devenue définitive, ou un an après que l'arrêt sur le recours contre cette décision est passé en force de chose jugée, les montants minimaux définis au § 1^{er}, à l'article 214 et à l'article 215, §§ 2 à 4, seront doublés.

§ 6. Une amende administrative ne peut être infligée:

- 1° lorsque le juge répressif a déjà infligé une peine pour le fait en question;

- 2° lorsque le fait en question a déjà donné lieu à un acquittement, à une simple déclaration de culpabilité sans peine, à une suspension du prononcé de la condamnation ou à une transaction visée à l'article 216bis du Code d'instruction criminelle.

§ 7. Si le contrevenant présumé est poursuivi pénalement pour des faits qui sont indissociablement liés au fait pour lequel l'autorité de sécurité entend infliger une amende administrative, les délais mentionnés dans le présent titre sont suspendus

§ 5. L'autorité de sécurité et l'organisme d'enquête peuvent prévoir dans leur décision d'infliger une amende administrative que, si le contrevenant ne commet plus d'infraction pendant un an, l'amende administrative est caduque.

Art. 216. Le contrevenant s'acquitte de l'amende administrative un mois après que la décision d'infliger une amende administrative est devenue définitive ou que l'arrêt sur le recours contre cette décision est passé en force de chose jugée.

L'amende administrative revient au Trésor.

Le contrevenant verse le montant à l'Administration du cadastre, de l'enregistrement et des domaines.

Si le contrevenant paie l'amende administrative avec retard, le montant est majoré de plein droit du taux d'intérêt légal, avec un minimum de cinq pourcent du montant de l'amende administrative.

Le droit de percevoir l'amende administrative se prescrit par deux ans à dater du dernier jour où le contrevenant aurait dû payer.

Ce délai est suspendu dans le cas visé à l'article 215, § 5.

jusqu'au moment où le juge pénal aura statué.

§ 8. Les décimes additionnels visés à l'article 1er, alinéa 1^{er}, de la loi du 5 mars 1952 relative aux décimes additionnels sur les amendes pénales s'appliquent également aux amendes administratives visées aux articles 214 et 215.

Dans leur décision, l'autorité de sécurité et l'organisme d'enquête font état de la multiplication effectuée en vertu de la loi susmentionnée du 5 mars 1952 et du montant résultant de cette augmentation.

§ 9. Le contrevenant s'acquitte de l'amende administrative un mois après que la décision d'infliger une amende administrative est devenue définitive ou que l'arrêt sur le recours contre cette décision est passé en force de chose jugée.

L'amende administrative revient au Trésor.

Le contrevenant verse le montant à l'Administration du cadastre, de l'enregistrement et des domaines.

Le préposé de l'Administration du cadastre, de l'enregistrement et des domaines informe l'autorité de sécurité du paiement effectué.

Si le contrevenant paie l'amende administrative avec retard, le montant sera majoré de plein droit du taux d'intérêt légal, avec un minimum de cinq pourcent du montant de l'amende administrative.

Le droit de percevoir l'amende administrative se prescrit par deux ans à dater du dernier jour où le contrevenant aurait dû payer. Ce délai est suspendu dans le cas visé au § 3 du présent article.

Section 2. - Infractions

Art. 216/1. *§ 1^{er}. Constituent des infractions du premier degré:*

1° le dépôt tardif du rapport visé à l'article 92;

2° le défaut pour l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire d'informer l'autorité de sécurité de la cessation d'activité d'un conducteur de train conformément à l'article 130, alinéa 1^{er};

3° le défaut pour l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire de dispenser une formation en ce qui concerne son système de gestion de la sécurité, conformément à l'article 135, alinéa 7, et à l'annexe II, N, du règlement (UE) n° 1158/2010 de la Commission du 9 décembre 2010 relatif à une méthode de sécurité commune pour l'évaluation de la conformité aux exigences pour l'obtention de certificats de sécurité ferroviaire;

4° le fait de ne pas répondre dans le délai imparti à un rapport d'audit, d'inspection ou de contrôle relatif aux règles de sécurité visées à l'article 68 ou aux règles de

sécurité concernant le transport de marchandises dangereuses par chemin de fer, ou relatif à un agrément ou un certificat de sécurité;

5° le non-paiement des redevances visées au titre 4, chapitre 2, section 4, et chapitre 6, section 2/1;

6° le fait de ne pas publier ou ne pas tenir à jour le registre de l'infrastructure visé à l'article 211;

7° le fait de ne pas faire réaliser l'évaluation indépendante visée à l'article 220, § 1^{er}, alinéas 1^{er} et 2 ou de ne pas en communiquer les résultats à l'autorité de sécurité conformément à l'article 220, § 2.

§ 2. Sans préjudice de l'article 214, § 2, alinéa 2:

1° les infractions visées au paragraphe 1^{er}, 1° à 4°, sont punies d'une amende administrative de 500 à 1.000 euros;

2° les infractions visées au paragraphe 1^{er}, 5° à 7°, sont punies d'une amende administrative de 100 à 500 euros;

3° l'amende visée au paragraphe 1^{er}, 2°, s'applique par conducteur de train concerné.

Art. 216/2. *§ 1^{er}. Constituent des infractions du deuxième degré:*

1° le défaut pour le gestionnaire d'infrastructure d'informer l'autorité de sécurité lorsqu'il prend des mesures d'urgence pouvant déroger aux règles de sécurité conformément à l'article 70, § 1^{er};

2° le défaut pour le gestionnaire d'infrastructure de notifier les mesures d'urgence aux entreprises ferroviaires circulant sur le réseau conformément à l'article 70, § 1^{er};

3° le refus de fournir l'assistance technique visée à l'article 77, alinéa 4;

4° le non-respect des obligations visées à l'article 93;

5° le non-respect des obligations visées à l'article 94/1;

6° la non-communication ou la communication tardive par le gestionnaire de l'infrastructure des modifications substantielles visées à l'article 96, alinéa 1^{er};

7° la non-communication ou la communication tardive par le titulaire d'un certificat de sécurité des informations visées à l'article 102, alinéa 2;

8° Le défaut pour l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure de tenir un registre des attestations conformément à l'article 140, § 1^{er}, 1°;

9° Le défaut pour l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure de coopérer avec l'autorité de sécurité conformément à l'article 140, § 1^{er}, 2°;

10° le non-respect par le détenteur de l'obligation d'assigner à chaque véhicule une entité en charge de

l'entretien et d'inscrire et tenir à jour cette dernière dans le RNV conformément à l'article 105;

11° la non-communication ou la communication tardive par le titulaire d'une immatriculation à l'autorité de sécurité des informations visées à l'article 210, § 5.

§ 2. Sans préjudice de l'article 214, § 2, alinéa 3, les infractions visées au paragraphe 1^{er} sont punies d'une amende administrative de 1.000 à 2.000 euros.

Art. 216/3. § 1^{er}. *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;

2° le défaut pour le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et les entreprises ferroviaires d'adopter, chacun en ce qui le concerne, des règles internes de sécurité dans le cadre de leur système de gestion de la sécurité conformément à l'article 68, § 4;

3° le défaut pour le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et les entreprises ferroviaires d'établir et de tenir à jour leur système de gestion de la sécurité dans le respect des objectifs de sécurité communs, des règles de sécurité visées à l'article 68 ainsi que des exigences de sécurité définies dans les STI, et des éléments pertinents des méthodes de sécurité communes conformément à l'article 89;

4° le non-dépôt du rapport sur la sécurité visé à l'article 92 ou le dépôt incomplet de ce rapport;

5° le non-respect des obligations concernant la validité des licences de conducteur de train et des attestations de conducteurs de train, visées à l'article 141, § 1^{er};

6° le fait pour le gestionnaire de l'infrastructure ou l'entreprise ferroviaire de ne pas procéder au retrait ou à la suspension de l'attestation d'un conducteur de train dans les cas visés à l'article 139;

7° la non-vérification du fait que l'accompagnateur est bien titulaire d'un certificat visé à l'article 150, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, avant qu'il ne soit autorisé à effectuer les tâches déterminantes définies dans le même article;

8° le fait de ne pas prendre de mesures correctives dans le délai imparti après un rapport d'audit, d'inspection ou de contrôle relatif aux règles de sécurité visées à l'article 68 ou aux règles de sécurité concernant le transport de marchandises dangereuses par chemin de fer, ou relatif à un agrément ou un certificat de sécurité;

9° le fait de dépasser les valeurs « intervention immédiate » des tolérances de sécurité de la voie,

conformément aux paramètres fondamentaux sécurité des STI 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;

11° le non-respect, par l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, des mesures visées à l'article 75;

12° le défaut pour le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et les entreprises ferroviaires d'établir et de maintenir leur système de gestion de sécurité conformément aux articles 89 à 91;

13° le non-respect, par l'entité en charge de l'entretien, des règles mentionnées dans les articles 106 à 109 concernant la certification, est sanctionné d'une amende administrative de 4.000 à 8.000 euros;

14° toute obstruction à l'exercice des pouvoirs de l'organisme d'enquête, visés à l'article 113;

15° le défaut pour le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et les entreprises ferroviaires de mettre en place un système de formation continue conformément à l'article 146, alinéa 3;

16° la mise en service d'un véhicule avant qu'il ne soit autorisé conformément à l'article 180;

17° le fait pour un utilisateur de l'infrastructure ferroviaire, par l'accomplissement ou le non accomplissement d'un acte, de faire naître une situation qui par nature peut provoquer un accident grave.

§ 2. Sans préjudice de l'article 214, § 2, alinéa 4:

1° les infractions visées au paragraphe 1^{er}, 1 à 10°, sont punies d'une amende administrative de 2.000 à 4.000 euros;

2° les infractions visées au paragraphe 1^{er}, 11° à 16° sont punies d'une amende administrative de 4.000 à 8.000 euros.

Art. 216/4. Le Roi peut, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, définir les infractions aux arrêtés pris en exécution du présent Code qui peuvent être sanctionnées d'une amende administrative et en déterminer le montant selon leur degré.

Chapitre 3. – Dispositions pénales

Art. 217. § 1^{er}. Sur proposition du ministre, le Roi peut conférer la qualité d'officier de police judiciaire aux membres du personnel de l'Administration et de

Chapitre 3. – Dispositions pénales

Art. 217. § 1^{er}. Sur proposition du ministre, le Roi peut conférer la qualité d'officier de police judiciaire aux membres du personnel de l'Administration et de

l'autorité de sécurité et aux membres de l'organe de contrôle chargés de constater par des procès-verbaux les infractions pénales visées à l'article 218.

§ 2. Dans le cadre de l'exercice de leurs missions, les officiers visés au § 1^{er} peuvent:

1° pénétrer librement, à tout moment, dans tout matériel roulant ou matériel destiné à circuler sur l'infrastructure;

2° procéder à toutes les constatations, rassembler des informations, prendre des déclarations, se faire présenter des documents, pièces, livres et objets et saisir ceux qui sont nécessaires à la recherche ou à la constatation ou nécessaires pour pouvoir mettre fin à l'infraction.

§ 3. Ils peuvent procéder à des visites entre 8 et 18 heures, après autorisation préalable du juge d'instruction du lieu de la visite:

1° au domicile des chefs d'entreprise, administrateurs, gérants, directeurs et autres membres du personnel de l'entreprise concernée ainsi qu'au domicile et dans les locaux utilisés à des fins professionnelles de personnes physiques et morales, internes ou externes, chargées de la gestion commerciale, comptable, administrative, fiscale et financière de cette entreprise;

2° au siège social ou d'exploitation de l'entreprise concernée.

§ 4. Les procès-verbaux des officiers visés au § 1^{er} sont envoyés au procureur du Roi du lieu de l'infraction.

§ 5. Les officiers visés au § 1^{er} peuvent requérir la force publique pour les besoins de l'accomplissement de leurs missions.

§ 6. Sous réserve des lois particulières qui garantissent le secret des déclarations, les administrations publiques sont tenues de prêter leur concours aux officiers de police judiciaire dans l'exécution de leurs missions.

Chapitre 4. – Vérification par l'autorité de sécurité en matière de certification visée au titre 5

Art. 220. *L'autorité de sécurité veille à ce qu'une évaluation indépendante des procédures d'acquisition et d'évaluation des connaissances et des compétences professionnelles, ainsi que du système de délivrance des licences de conducteurs de train et attestations, soit effectuée tous les cinq ans et la première fois en 2014. Ces obligations ne s'appliquent pas aux activités qui sont déjà couvertes par les systèmes de gestion de la sécurité que les entreprises ferroviaires et le*

l'autorité de sécurité et aux membres de l'organe de contrôle chargés de constater par des procès-verbaux les infractions pénales visées à l'article 218.

§ 2. Dans le cadre de l'exercice de leurs missions, les officiers visés au § 1^{er} peuvent:

1° pénétrer librement, à tout moment, dans tout matériel roulant ou matériel destiné à circuler sur l'infrastructure;

2° procéder à toutes les constatations, rassembler des informations, prendre des déclarations, se faire présenter des documents, pièces, livres et objets et saisir ceux qui sont nécessaires à la recherche ou à la constatation ou nécessaires pour pouvoir mettre fin à l'infraction.

§ 3. Ils peuvent procéder à des visites entre 8 et 18 heures, après autorisation préalable du juge d'instruction du lieu de la visite:

1° au domicile des chefs d'entreprise, administrateurs, gérants, directeurs et autres membres du personnel de l'entreprise concernée ainsi qu'au domicile et dans les locaux utilisés à des fins professionnelles de personnes physiques et morales, internes ou externes, chargées de la gestion commerciale, comptable, administrative, fiscale et financière de cette entreprise;

2° au siège social ou d'exploitation de l'entreprise concernée.

§ 4. Les procès-verbaux des officiers visés au § 1^{er} sont envoyés au procureur du Roi du lieu de l'infraction.

§ 5. Les officiers visés au § 1^{er} peuvent requérir la force publique pour les besoins de l'accomplissement de leurs missions.

§ 6. Sous réserve des lois particulières qui garantissent le secret des déclarations, les administrations publiques sont tenues de prêter leur concours aux officiers de police judiciaire dans l'exécution de leurs missions.

§ 7. *Les membres du personnel visés au paragraphe 1^{er} présentent lors de la réalisation de leurs tâches leur carte de légitimation dont le Roi fixe le modèle.*

Chapitre 4. – Vérification par l'autorité de sécurité en matière de certification visée au titre 5

Art. 220. § 1^{er}. *Tout formateur ou centre de formation reconnu par l'autorité de sécurité aux fins des tâches visées aux articles 145, alinéa 1^{er}, et 146, alinéas 1^{er} et 2, fait réaliser au minimum tous les cinq ans et la première fois au plus tard le 31 décembre 2018, une évaluation indépendante des procédures d'acquisition et d'évaluation des connaissances et des compétences professionnelles.*

gestionnaire de l'infrastructure mettent en place conformément au titre 4, chapitre 3. L'évaluation est réalisée par des personnes qualifiées qui ne sont pas elles-mêmes associées aux activités en question.

Les résultats de ces évaluations indépendantes sont dûment étayés et portés à l'attention de l'autorité de sécurité. L'autorité de sécurité recommande au ministre les mesures appropriées en vue de remédier à toute carence qui aurait été révélée par l'évaluation indépendante.

Toute entreprise ferroviaire et tout gestionnaire de l'infrastructure font réaliser au minimum tous les cinq ans et la première fois au plus tard le 31 décembre 2018 une évaluation indépendante du système de délivrance attestations complémentaires visées à l'article 134.

L'autorité de sécurité fait réaliser au minimum tous les cinq ans et la première fois au plus tard le 31 décembre 2018 une évaluation indépendante du système de délivrance des licences de conducteurs de train.

L'évaluation est réalisée par des personnes qualifiées qui ne sont pas elles-mêmes associées aux activités concernées.

Les alinéas 1^{er} et 2 ne s'appliquent pas aux activités qui sont déjà couvertes par les systèmes de gestion de la sécurité que les entreprises ferroviaires et le gestionnaire d'infrastructure mettent en place conformément au titre 4, Chapitre 3.

§ 2. Tout formateur ou centre de formation, toute entreprise ferroviaire ou tout gestionnaire de l'infrastructure qui a fait réaliser une évaluation indépendante en communique les résultats à l'autorité de sécurité dans les deux semaines après la réception de ceux-ci.

L'autorité de sécurité communique les résultats des différentes évaluations au ministre.

§ 3. Si nécessaire, le ministre prend les mesures appropriées en vue de remédier à toute carence mise à jour par l'évaluation indépendante.

Titre 7/1. – Contrôle juridictionnel

Art. 221/4. Sous peine d'irrecevabilité pouvant être prononcée d'office par la cour, le recours visé à l'article 221/3 est formé dans un délai d'un mois à partir de la notification de la décision ou, pour les personnes intéressées auxquelles la décision ne devait pas être notifiée, dans un délai d'un mois à dater de la survenance du fait qui justifie leur intérêt à agir.

Le Code judiciaire est d'application en ce qui concerne la procédure, sauf si les dispositions du présent Code ferroviaire y dérogent.

Le recours n'a pas d'effet suspensif, mais la cour peut ordonner, d'office ou à la demande de l'une ou l'autre partie dûment motivée dans la citation introductive d'instance, la suspension de la décision attaquée.

La cour statue sur la demande de suspension au plus tard dans les dix jours qui suivent l'introduction de la cause, sauf circonstances exceptionnelles, liées au respect des droits de la défense, motivées par la cour.

Au plus tard le jour de l'introduction de la cause,

Titre 7/1. – Contrôle juridictionnel

Art. 221/4. Sous peine d'irrecevabilité pouvant être prononcée d'office par la cour, le recours visé à l'article 221/3 est formé dans un délai d'un mois à partir de la notification de la décision ou, pour les personnes intéressées auxquelles la décision ne devait pas être notifiée, dans un délai d'un mois à dater de la survenance du fait qui justifie leur intérêt à agir.

Le Code judiciaire est d'application en ce qui concerne la procédure, sauf si les dispositions du présent Code ferroviaire y dérogent.

Le recours n'a pas d'effet suspensif, mais la cour peut ordonner, d'office ou à la demande de l'une ou l'autre partie dûment motivée dans la citation introductive d'instance, la suspension de la décision attaquée.

La cour statue sur la demande de suspension au plus tard dans les dix jours qui suivent l'introduction de la cause, sauf circonstances exceptionnelles, liées au respect des droits de la défense, motivées par la cour.

Au plus tard le jour du dépôt de ses premières

l'autorité de sécurité communique au demandeur et à la cour une copie du dossier administratif.

Par dérogation à l'alinéa 3, le recours contre une décision visée à l'article 74, § 1^{er}, 13^o, et à l'article 111, § 1^{er}, 5^o, a un effet suspensif.

Titre 8. – Dispositions abrogatoires, transitoires et finales

Chapitre 2. - Dispositions transitoires

Art. 225/1. Les conducteurs de train qui ont ou vont obtenir leur licence conformément à la directive 2007/59/CE avant le 1^{er} janvier 2016 sont considérés comme respectant les exigences contenues aux annexes 8, point 1.2, 10 et 12, point 8.

Annexes

Art. N4. ANNEXE 4 – INDICATEURS DE SECURITE COMMUNS

4.5. "Signal fermé franchi sans autorisation sans passage par un point à risque": tout cas de figure dans lequel toute partie d'un train dépasse les limites de son mouvement autorisé mais ne traverse pas un point à risque.

On entend par mouvement non autorisé, tel que visé aux points 4.4 et 4.5 plus haut, le fait de passer:

- un signal lumineux de couleur latéral ou un sémaphore fermé, ou un ordre de s'arrêter, lorsqu'un système de protection des trains (TPS) n'est pas opérationnel,
- la fin d'une autorisation de mouvement liée à la sécurité prévue dans un TPS,
- un point communiqué par autorisation verbale ou écrite prévu dans les règlements,
- des panneaux d'arrêt (sauf les heurtoirs) ou des signaux à main.

Ne sont pas inclus les cas de figure dans lesquels un véhicule sans unité de traction ou un train sans

conclusions, l'autorité de sécurité communique au demandeur et à la cour une copie du dossier administratif.

Par dérogation à l'alinéa 3, le recours contre une décision visée à l'article 74, § 1^{er}, 13^o, et à l'article 111, § 1^{er}, 5^o, a un effet suspensif.

Titre 8. – Dispositions abrogatoires, transitoires et finales

Chapitre 2. - Dispositions transitoires

Art. 225/1. Les conducteurs de train qui ont obtenu leur licence conformément au présent Code avant le 1^{er} janvier 2016 sont considérés comme respectant les exigences contenues aux annexes 8, point 1.2, 10 et 12, point 8, telles qu'elles étaient en vigueur après l'entrée en vigueur de l'arrêté royal du 20 octobre 2015 modifiant le Code ferroviaire.

Les conducteurs de train qui, ont obtenu leur licence conformément au présent Code après le 1^{er} janvier 2016 et avant l'entrée en vigueur de la loi du... modifiant la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire, sont considérés comme satisfaisant aux exigences de l'annexe 12, point 8, tel qu'elle est en vigueur depuis l'entrée en vigueur de la loi du... modifiant la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire.

Annexes

Art. N4. ANNEXE 4 – INDICATEURS DE SECURITE COMMUNS

4.5. "Signal fermé franchi sans autorisation sans passage par un point à risque": tout cas de figure dans lequel toute partie d'un train dépasse les limites de son mouvement autorisé mais ne traverse pas un point à risque.

On entend par mouvement non autorisé, tel que visé aux points 4.4 et 4.5 plus haut, le fait de passer:

- un signal lumineux de couleur latéral ou un sémaphore fermé, ou un ordre de s'arrêter, lorsqu'un système de protection des trains (TPS) n'est pas opérationnel,
- la fin d'une autorisation de mouvement liée à la sécurité prévue dans un TPS,
- un point communiqué par autorisation verbale ou écrite prévu dans les règlements,
- des panneaux d'arrêt (sauf les heurtoirs) ou des signaux à main.

Ne sont pas inclus les cas de figure dans lesquels un véhicule sans unité de traction *accouplée* ou un train

conducteur franchissent un signal fermé sans autorisation. Ne sont pas inclus non plus les cas de figure dans lesquels, pour quelque raison que ce soit, le signal n'est pas fermé suffisamment tôt pour permettre au chauffeur d'arrêter le train avant le signal.

Les autorités de sécurité peuvent faire rapport séparément sur les quatre points concernant le mouvement non autorisé plus haut et doivent notifier au moins un indicateur global regroupant des données sur les quatre éléments.

sans conducteur franchissent un signal fermé sans autorisation. Ne sont pas inclus non plus les cas de figure dans lesquels, pour quelque raison que ce soit, le signal n'est pas fermé suffisamment tôt pour permettre au chauffeur d'arrêter le train avant le signal.

Les autorités de sécurité peuvent faire rapport séparément sur les quatre points concernant le mouvement non autorisé plus haut et doivent notifier au moins un indicateur global regroupant des données sur les quatre éléments.

Art. N 7/1. Modèle communautaire de licence et d'attestation complémentaire harmonisée

Données minimales figurant dans les registres nationaux des licences et des attestations complémentaires:

a) Données relatives à la licence

Toutes les données figurant sur la licence et les données relatives au contrôle des exigences énoncées aux articles 127, 129 et 137.

b) Données relatives à l'attestation

Toutes les données figurant sur l'attestation et les données relatives au contrôle des exigences énoncées aux articles 135, 129 et 137.

Art. N12. Annexe 12. - Connaissances professionnelles relatives aux infrastructures et exigences concernant l'attestation

8. Tests linguistiques

Les conducteurs qui doivent communiquer avec le gestionnaire de l'infrastructure sur des questions déterminantes pour la sécurité doivent avoir des connaissances linguistiques dans la langue indiquée par le gestionnaire de l'infrastructure concerné. Ces connaissances doivent leur permettre de communiquer activement et efficacement dans des situations de routine, dans des situations problématiques et dans des situations d'urgence.

Les conducteurs doivent être capables d'utiliser les messages et la méthode de communication spécifiés dans les STI "Exploitation et gestion du trafic". Ils doivent pouvoir comprendre (à la fois écouter et lire) et communiquer (oralement et par écrit), conformément au niveau B1 du cadre européen commun de référence (CECR) pour les langues établi par le Conseil de l'Europe. (1).

Art. N12. Annexe 12. - Connaissances professionnelles relatives aux infrastructures et exigences concernant l'attestation

8. Tests linguistiques

1. Le conducteur qui doit communiquer avec le gestionnaire de l'infrastructure sur des questions déterminantes pour la sécurité doit avoir des connaissances linguistiques dans au moins une des langues indiquées par le gestionnaire de l'infrastructure concerné. Ces connaissances doivent lui permettre de communiquer activement et efficacement dans des situations de routine, dans des situations dégradées et dans des situations d'urgence. Le conducteur doit être capable d'utiliser les messages et la méthode de communication spécifiés dans les STI "Exploitation et gestion du trafic".

2. Afin de satisfaire aux exigences prévues au paragraphe 1, le conducteur doit pouvoir comprendre (à la fois à l'audition et à la lecture) et communiquer (oralement et par écrit), conformément au niveau B1 du cadre européen commun de référence (CECR) pour les langues établi par le Conseil de l'Europe.

3. Dans le cas des tronçons entre les frontières et les gares situées à proximité des frontières et désignées

pour servir à des opérations transfrontalières, les conducteurs d'un train exploité par une entreprise ferroviaire peuvent se voir accorder, par le gestionnaire de l'infrastructure, une dérogation aux exigences prévues au paragraphe 2, à condition que la procédure suivante soit appliquée:

a) l'entreprise ferroviaire introduit une demande de dérogation auprès du gestionnaire de l'infrastructure pour les conducteurs concernés. Afin de garantir un traitement équitable et non discriminatoire à tous les demandeurs, le gestionnaire de l'infrastructure applique la même procédure d'évaluation à chaque demande de dérogation introduite, procédure qui est décrite dans le document de référence du réseau;

b) le gestionnaire de l'infrastructure n'accorde une dérogation que si l'entreprise ferroviaire peut prouver qu'elle a pris des dispositions adéquates pour assurer la communication entre les conducteurs concernés et le personnel du gestionnaire de l'infrastructure dans des situations de routine, dans des situations dégradées et dans des situations d'urgence, comme le prévoit le paragraphe 1;

c) les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure veillent à ce que le personnel concerné ait pris connaissance de ces règles et dispositions et reçoive une formation appropriée par l'intermédiaire de leurs systèmes de gestion de la sécurité.

(...)

Art. N14. Annexe 14. - Champ d'application

1. Système ferroviaire transeuropéen conventionnel **1.1. Réseau**

Le réseau du système ferroviaire transeuropéen conventionnel sera celui des lignes conventionnelles du réseau transeuropéen de transport identifiées dans *la Décision n° 1692/96/CE*.

Aux fins du présent Code ferroviaire, ce réseau peut être subdivisé selon les catégories suivantes:

- lignes prévues pour le trafic des passagers;
- lignes prévues pour le trafic mixte (passagers et marchandises);
- lignes spécialement conçues ou aménagées pour le trafic des marchandises);
- noeuds " passagers ";
- noeuds " marchandises ", y compris les terminaux intermodaux;
- voies de raccordement entre les éléments ci-dessus.

Art. N14. Annexe 14. - Champ d'application

1. Système ferroviaire transeuropéen conventionnel **1.1. Réseau**

Le réseau du système ferroviaire transeuropéen conventionnel sera celui des lignes conventionnelles du réseau transeuropéen de transport identifiées dans *le Règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport et abrogeant la décision n° 661/2010/UE*.

Aux fins du présent Code ferroviaire, ce réseau peut être subdivisé selon les catégories suivantes:

- lignes prévues pour le trafic des passagers;
- lignes prévues pour le trafic mixte (passagers et marchandises);
- lignes spécialement conçues ou aménagées pour le trafic des marchandises);
- noeuds " passagers ";
- noeuds " marchandises ", y compris les terminaux intermodaux;
- voies de raccordement entre les éléments ci-dessus.

Ce réseau comporte les systèmes de gestion du trafic, de localisation et de navigation, les installations techniques de traitement des données et de télécommunication prévues pour le transport de passagers à longue distance et le transport de marchandises sur ce réseau afin de garantir l'exploitation sûre et harmonieuse du réseau et la gestion efficace du trafic.

1.2. Véhicules

Le système ferroviaire transeuropéen conventionnel comprend tous les véhicules aptes à circuler sur tout ou partie du réseau ferroviaire transeuropéen conventionnel, y compris:

- les rames automotrices à moteurs thermiques ou électriques;
- les motrices de traction à moteurs thermiques ou électriques;
- les voitures de passagers;
- les wagons de marchandises, y compris les véhicules conçus pour le transport de camions.

Le matériel de construction et d'entretien des infrastructures ferroviaires mobiles peut être inclus.

Chacune des catégories ci-dessus est subdivisée en

- véhicules à usage international;
- véhicules à usage national.

2. Système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse

2.1. Réseau

Le réseau du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse est celui des lignes à grande vitesse du réseau transeuropéen de transport identifiées dans *la Décision n° 1692/96/CE*.

Les lignes à grande vitesse comprennent:

- les lignes spécialement construites pour la grande vitesse, équipées pour des vitesses généralement égales ou supérieures à 250 km/h;
- les lignes spécialement aménagées pour la grande vitesse, équipées pour des vitesses de l'ordre de 200 km/h;
- les lignes spécialement aménagées pour la grande vitesse à caractère spécifique en raison de contraintes topographiques, de relief ou d'environnement urbain, dont la vitesse doit être adaptée cas par cas. Cette catégorie comporte aussi les lignes d'interconnexion entre les réseaux à grande vitesse et conventionnel, les traversées de gares, les accès aux terminaux, aux dépôts, etc., qui sont parcourues à vitesse conventionnelle par du matériel roulant " grande vitesse ".

Ce réseau comporte les systèmes de gestion du trafic, de localisation et de navigation, les installations techniques de traitement des données et de télécommunication prévues pour le transport de passagers à longue distance et le transport de marchandises sur ce réseau afin de garantir l'exploitation sûre et harmonieuse du réseau et la gestion efficace du trafic.

1.2. Véhicules

Le système ferroviaire transeuropéen conventionnel comprend tous les véhicules aptes à circuler sur tout ou partie du réseau ferroviaire transeuropéen conventionnel, y compris:

- les rames automotrices à moteurs thermiques ou électriques;
- les motrices de traction à moteurs thermiques ou électriques;
- les voitures de passagers;
- les wagons de marchandises, y compris les véhicules conçus pour le transport de camions.

Le matériel mobile de construction et d'entretien des infrastructures ferroviaires peut être inclus.

Chacune des catégories ci-dessus est subdivisée en

- véhicules à usage international;
- véhicules à usage national.

2. Système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse

2.1. Réseau

Le réseau du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse est celui des lignes à grande vitesse du réseau transeuropéen de transport identifiées *dans le Règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport et abrogeant la décision n° 661/2010/UE*.

Les lignes à grande vitesse comprennent:

- les lignes spécialement construites pour la grande vitesse, équipées pour des vitesses généralement égales ou supérieures à 250 km/h;
- les lignes spécialement aménagées pour la grande vitesse, équipées pour des vitesses de l'ordre de 200 km/h;
- les lignes spécialement aménagées pour la grande vitesse à caractère spécifique en raison de contraintes topographiques, de relief ou d'environnement urbain, dont la vitesse doit être adaptée cas par cas. Cette catégorie comporte aussi les lignes d'interconnexion entre les réseaux à grande vitesse et conventionnel, les traversées de gares, les accès aux terminaux, aux dépôts, etc., qui sont parcourues à vitesse conventionnelle par du matériel roulant " grande vitesse ".

Ce réseau comporte les systèmes de gestion du trafic, de localisation et de navigation, les installations techniques de traitement des données et de télécommunication prévues pour le transport sur ces lignes afin de garantir l'exploitation sûre et harmonieuse du réseau et la gestion efficace du trafic.

Ce réseau comporte les systèmes de gestion du trafic, de localisation et de navigation, les installations techniques de traitement des données et de télécommunication prévues pour le transport sur ces lignes afin de garantir l'exploitation sûre et harmonieuse du réseau et la gestion efficace du trafic.

Art. N 27. Déclarations pour la partie du certificat de sécurité spécifique au réseau

Les documents ci-après doivent être soumis pour permettre à l'autorité de sécurité de délivrer la partie du certificat de sécurité spécifique au réseau:

1° une documentation à fournir par l'entreprise ferroviaire sur les STI ou parties de STI et, le cas échéant, les règles nationales de sécurité et les autres règles applicables à ses activités, son personnel et son matériel roulant, ainsi que sur la manière dont la conformité est assurée par le système de gestion de la sécurité;

2° une documentation à fournir par l'entreprise ferroviaire sur les différentes catégories de personnel de l'entreprise ou de ses contractants, y compris la preuve que ce personnel satisfait aux exigences des STI ou des règles nationales et qu'il a été dûment certifié, si nécessaire, également par le ou les organismes de formation visé(s) à l'article 143;

3° une documentation à fournir par l'entreprise ferroviaire sur les différents types de matériel roulant utilisés pour ses activités, y compris la preuve qu'ils satisfont aux exigences des STI ou des règles nationales et ont été dûment certifiés et autorisés à être mis en service sur le réseau ferroviaire belge.

Pour éviter les doubles emplois et limiter la quantité d'informations, seule une documentation de synthèse sera soumise concernant les éléments qui sont conformes aux STI et à d'autres dispositions transposant les directives 96/48/CE et 2001/16/CE du Conseil du 23 juillet 1996, relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et du Parlement européen et du Conseil du 19 mars 2001, relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel, modifiées par la directive 2004/50/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004.

Loi du 10 octobre 1967 contenant le code judiciaire

TEXTE ACTUEL (AVANT MODIFICATIONS)

TEXTE

COORDONNE

(APRES

MODIFICATIONS)

Titre premier. De la compétence d'attribution**Chapitre 2. Le tribunal de première instance, le tribunal du travail et le tribunal de commerce**

Section première. Dispositions générales

Art. 578. Le tribunal du travail connaît:
(...)

24° des contestations entre un travailleur ou un bénéficiaire, d'une part, et un employeur et/ou une entreprise d'assurances ou une institution de retraite professionnelle, d'autre part, relatives à un complément aux avantages accordés pour les diverses branches de la sécurité sociale non visés aux 22° et 23°.

Titre premier. De la compétence d'attribution**Chapitre 2. Le tribunal de première instance, le tribunal du travail et le tribunal de commerce**

Section première. Dispositions générales

Art. 578. Le tribunal du travail connaît:
(...)

24° des contestations entre un travailleur ou un bénéficiaire, d'une part, et un employeur et/ou une entreprise d'assurances ou une institution de retraite professionnelle, d'autre part, relatives à un complément aux avantages accordés pour les diverses branches de la sécurité sociale non visés aux 22° et 23°.

25° des recours visés à l'article 136, alinéa 2, du Code ferroviaire.

Art. N 27. Déclarations pour la partie du certificat de sécurité spécifique au réseau

Les documents ci-après doivent être soumis pour permettre à l'autorité de sécurité de délivrer la partie du certificat de sécurité spécifique au réseau :

1° une documentation à fournir par l'entreprise ferroviaire sur les STI ou parties de STI et, le cas échéant, les règles nationales de sécurité et les autres règles applicables à ses activités, son personnel et son matériel roulant, ainsi que sur la manière dont la conformité est assurée par le système de gestion de la sécurité ;

2° une documentation à fournir par l'entreprise ferroviaire sur les différentes catégories de personnel de l'entreprise ou de ses contractants, y compris la preuve que ce personnel satisfait aux exigences des STI ou des règles nationales et qu'il a été dûment certifié, si nécessaire, également par le ou les organismes de formation visé(s) à l'article 143 ;

3° une documentation à fournir par l'entreprise ferroviaire sur les différents types de matériel roulant utilisés pour ses activités, y compris la preuve qu'ils satisfont aux exigences des STI ou des règles nationales et ont été dûment certifiés et autorisés à être mis en service sur le réseau ferroviaire belge.

Pour éviter les doubles emplois et limiter la quantité d'informations, seule une documentation de synthèse sera soumise concernant les éléments qui sont conformes aux STI et à d'autres dispositions transposant les directives 96/48/CE et 2001/16/CE du Conseil du 23 juillet 1996, relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et du Parlement européen et du Conseil du 19 mars 2001, relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel, modifiées par la directive 2004/50/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004.

Loi du 10 octobre 1967 contenant le code judiciaire

TEXTE ACTUEL (AVANT MODIFICATIONS)	TEXTE COORDONNE (APRES MODIFICATIONS)
Titre premier. De la compétence d'attribution	Titre premier. De la compétence d'attribution
Chapitre 2. Le tribunal de première instance, le tribunal du travail et le tribunal de commerce	Chapitre 2. Le tribunal de première instance, le tribunal du travail et le tribunal de commerce

Section première. Dispositions générales

Art. 578. Le tribunal du travail connaît:

(...)

24° des contestations entre un travailleur ou un bénéficiaire, d'une part, et un employeur et/ou une entreprise d'assurances ou une institution de retraite professionnelle, d'autre part, relatives à un complément aux avantages accordés pour les diverses branches de la sécurité sociale non visés aux 22° et 23°.

Section première. Dispositions générales

Art. 578. Le tribunal du travail connaît:

(...)

24° des contestations entre un travailleur ou un bénéficiaire, d'une part, et un employeur et/ou une entreprise d'assurances ou une institution de retraite professionnelle, d'autre part, relatives à un complément aux avantages accordés pour les diverses branches de la sécurité sociale non visés aux 22° et 23°;

25° des recours visés à l'article 136, alinéa 2, du Code ferroviaire.